W numerze: DWA TYGODNIE EMOCJI ✦ PIASTOWSKI SZLAK ✦ WROCŁAW DAŁ PRZYKŁAD ✦ PRZYSZŁOŚĆ RAKIETNICTWA AMATORSKIEGO ✦ POGROM OKRĘTÓW MIKADA

Dziecięce marzenia

Foto: St. Kopf

SKRZYDLATA POLSKA

NR 22 (569) ● 3. VI. 1962 ● Rok XVIII/XXXII ● CENA 2 zł



Z tygodnia na tydzień

KOMISJA TRANSPORTU I ŁĄCZNOŚCI KC PZPR OMÓWIŁA PROBLEMY NASZEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

11 maja br. odbyło się w Warszawie posiedzenie Komisji Transportu i Łączności KC PZPR z udziałem Ministra Komunikacji Józefa Popielasa, dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK gen. dyw. pil. Jana Frey-Bieleckiego, przedstawicieli zainteresowanych resortów i instytucji, na którym omówiono problemy lotnictwa cywilnego. Tematem obrad była obecna sytuacja w polskim lotnictwie komunikacyjnym, które rozwija się zbyt powoli. Komisja wysunęła szereg postulatów i wniosków pod adresem PLL „LOT", podkreślając konieczność poprawienia sytuacji w naszej komunikacji lotniczej, zarówno w ruchu krajowym jak i międzynarodowym. Na posiedzeniu Komisji wysunięto również m. in. wniosek o powołaniu organu koordynującego działalność lotnictwa cywilnego w Polsce, m. in. LOT-u, APRL i lotnictwa sanitarnego. O problemach omawianych na posiedzeniu Komisji napiszemy obszerniej w jednym z następnych numerów.

Z kraju

SZYBOWNICY Aeroklubu Poznańskiego wylatali już w tym sezonie (do początku maja br) około 70 godzin. Z ciekawszych wyników na uwagę zasługuje przelot po trasie trójkąta 100 km Rajmunda Jakuba z prędkością ok. 76 km/h.

*

W POZNANIU mają się odbyć 24 czerwca br kolejne zawody balonowe o puchar Międzynarodowych Targów Poznańskich. Miejscowy oddział Polskiego Związku Filatelistycznego organizuje z tej okazji „pocztę balonową".

*

PILOCI szybowcowi Aeroklubu Grudziądzkiego: J. Grabiec i L. Malinowski wykonali pierwsze w tym roku w klubie warunki czasowe dla srebrnej odznaki szybowcowej. Warunek przelotowy do srebrnej odznaki wykonał pilot W. Wojtakowski (przelot po trasie trójkąta: Grudziądz - Fordon - Toruń - Grudziądz).

*

PREZES Łódzkiego Oddziału Polskiego Towarzystwa Astronautycznego mgr inż. Edward Kowal został nagrodzony przez Ministra Kultury i Sztuki, z okazji Dni Oświaty, Książki i Prasy.

*

TORUŃSCY szybownicy Aeroklubu Pomorskiego: H. Wargin, R. Graszek, Z. Dzius, J. Górecki, E. Sosnowski i Z. Kudzewicz wykonali w jednym tylko dniu, 6 maja br, przeloty po trasach zamkniętych o długości ok. 900 km, wylatując ogółem 55 godzin. Spadochroniarze aeroklubu wykonali tego dnia 22 skoki.

*

W BYDGOSZCZY szybownicy tamtejszego aeroklubu J. Wróblewski i A. Bzyl wykonali w pierwszej połowie maja br przelot docelowo-powrotny na trasie Bydgoszcz-Poznań-Bydgoszcz (w ramach całorocznych zawodów „Skrzydlatej" o memoriał R. Bitnera), a piloci: Ł. Jóźwiak i St. Skonieczny wykonali przelot prędkościowy po trasie trójkąta 100 km. Pierwszy warunek do srebrnej odznaki (czasowy) zdobył w tym sezonie pil. Cz. Śliwka. Bydgoscy spadochroniarze wykonali do połowy maja br już 50 skoków.

*

AEROKLUB Ziemi Lubuskiej i Związek Młodzieży Socjalistycznej w Zielonej Górze zorganizuje w lipcu i sierpniu br na lotnisku Przylep letni młodzieżowy obóz szkoleniowy dla kandydatów na pilotów szybowcowych.

*

URBANOWICZ Witold, wybitny polski pilot myśliwski ostatniej wojny walczący na Zachodzie (zestrzelił 17 samolotów nieprzyjacielskich: 15 mieniecklch i 2 japońskie), mieszkający obecnie w Nowym Jorku, opublikował w krakowskim „Tygodniku Powszechnym" (Kraków) wspomnienia z walk z Japończykami w Chinach.

*

KAŻDEGO dnia nadaje się w Centralnym Porcie Lotniczym na Okęciu do 5 ton przesyłek, które wysyłane są do różnych krajów świata samolotami LOT-u i obcych towarzystw lotniczych. Wśród nich są m. in. kwiaty, których wysyła się np. do Pragi Czeskiej po 100 kG dziennie. Wkrótce samoloty przewiozą za granicę tygodniowo około 2,5 tony raków i około 800 ton truskawek.

*

POLSKI sprzęt szybowcowy robi w dalszym ciągu karierę zagraniczną. Nasze szybowce sprzedajemy ostatnio na aktualne zamówienia do Anglii, Węgier, Grecji, Turcji i Związku Radzieckiego („Mucha-Standard"); do NRF, Belgii i Anglii („Bocian"); do NRD, Francji, Włoch i Chin Ludowych („Jaskółka"). „Zefira-2" zakupiła Południowa Afryka. Polskim sprzętem szybowcowym interesują się również: Argentyna, Chile, Japonia i Australia.

*

W RAMACH bezdewizowej wymiany pomiędzy Aeroklubem Warszawskim i Belgradzkim przebywać będzie w Warszawie w czerwcu br grupa pilotów jugosłowiańskich. (s)

*

SPECJALNĄ pocztę planuje się zorganizować podczas trwania II Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych i VIII Szybowcowych Mistrzostw Polski.

WYDZIAŁ Personelu Lotniczego Departamentu Lotnictwa Cywilnego opracował szczegółowy harmonogram egzaminów na licencję pilota szybowcowego i samolotowego oraz skoczka spadochronowego. Egzaminy przed LKE przeprowadzone zostaną w Warszawie, Lublinie (Świdniku), Toruniu, Lisich Kątach, Wrocławiu, Poznaniu, Gdańsku, Gliwicach, Katowicach, Krakowie, Łodzi, Rzeszowie i Krośnie.

*

WSK - ŚWIDNIK zorganizował w miesiącach kwiecień-czerwiec kurs dla mechaników śmigłowcowych, celem uzyskania licencji mechanika obsługi naziemnej przez około 100 kandydatów.

*

DEPARTAMENT Lotnictwa Cywilnego wyraził zgodę na wykonywanie lotów szybowcowych na terenie PRL pilotom węgierskim Durocz Jenö i Hollöy Gabor, którzy wezmą udział w I Szybowcowych Mistrzostwach Śląska.

*

UKŁAD słownika lotnictwa cywilnego ma być powiązany z układem nowego prawa lotniczego. Decyzja w sprawie układu słownika zapadła na naradzie w DLC, która odbyła się w dniu 24 kwietnia pod przewodnictwem Dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego.

*

W I KWARTALE br PLL „LOT" przewiozły 37 953 pasażerów, czyli o 4 554 więcej niż w analogicznym okresie ub. r. Na linie krajowe przypada 25 tys. i na zagraniczne prawie 13 tys. pasażerów. Podobny wzrost zanotowano w przewozach przesyłek towarowych — 879,4 tony wobec 604,9 w ub. r. Zdecydowana większość przesyłek przypada na linie zagraniczne. W przewozach pasażerskich na liniach krajowych szczególnym powodzeniem cieszy się linia krakowska, na której samoloty latają z pełnym kompletem oraz wrocławska. (ork.)

*

LINIA KRAKÓW — WARSZAWA cieszy się w kraju największą popularnością. Przewieziono na niej w ub. r. 18 455 pasażerów. Również w kierunku Warszawa — Kraków przewieziono niewiele mniejszą ilość pasażerów — 16 841, czyli razem 35 296. Na pozostałych liniach krajowych przewieziono w ub. r. następujące ilości pasażerów:

Warszawa — Gdańsk — Warszawa — 27 474, Warszawa — Wrocław — Warszawa — 26 947, Warszawa — Rzeszów — Warszawa — 11 146, Warszawa — Poznań — Warszawa — 10 655, Poznań — Szczecin — Poznań — 1 119, Warszawa — Szczecin — Warszawa — 5 403.

Linie sezonowe:

Wrocław — Gdańsk — Wrocław — 2 642, Kraków — Gdańsk — Kraków 3 731.

Ogółem przewieziono pasażerów na liniach krajowych — 124 443.

Charakterystyczne jest, że więcej osób korzysta z samolotów w podróżach z miast wojewódzkich do stolicy, niż w kierunkach z Warszawy. (ark.)



SKRZYDLATE DZIECIŃSTWO

KIEDY mały obywatel świata rozpoczyna jego poznawanie, kiedy leżąc jeszcze w wózku pchanym rękoma czułej matki wyjeżdża na ulice czy ścieżki parku — jego oczom, zwróconym w górę, jawi się sunący po błękicie punkt, przedmiot, kształt. Do maleńkich uszek dobiega warkot, a dorośli mimochodem spoglądają w górę i mówią: „samolot". Później przychodzą obserwacje ściślejsze, później wie się już, co to jest wojskowy odrzutowiec, co sportowy holownik szybowców, co pasażerski „powietrzny autobus". Dziecko naszej epoki wcześnie zaczyna patrzeć w niebo. Dla dziecka naszej epoki owo niebo jest naturalną dziedziną władzy człowieka.

Czyż jednak tak właśnie jest od dawna?

Być może nasze dzieci przekazywać będą swoim potomkom już wiedzę o sunących po niebie międzyplanetarnych rakietach. Być może szerszy jeszcze świat postawią do ich dyspozycji.

Fakt jednak wchodzenia nowego obywatela do społeczeństwa uskrzydlonego świata naturalnym rzeczy porządkiem wywołuje konsekwencje. Młody obywatel interesuje się i to interesuje wybitnie sferą działania, nieznaną jeszcze jego przodkom. Samolot widzimy wśród jego zabawek. Samolot zjawia się na jego rysunkach nieraz częściej i wcześniej niż samochód, bywa bowiem łatwiejszy do... narysowania. A potem, gdy przychodzi czas na szkolne majsterkowanie, na próby tworzenia czegoś własnymi rękami — jakże często w pierwszej linii „tworów" zjawia się model samolotu.

Ten oczywisty dzisiaj porządek rzeczy wcześnie już zrozumiały organizacje sportu lotniczego. I dlatego obok wszelkich innych działów pracy prowadzą aerokluby sekcje modelarskie, dlatego na zielonej trawie lotnisk sportowych pojawiają się często gromady zgoła młodocianych widzów i zawodników. Dlatego istnieje „małe lotnictwo", zaklęty świat modeli latających, owych „gumowców", modeli silnikowych, maleńkich szybowców i śmigłowców. Na nich to właśnie dzisiejsze dzieciństwo uczy się mieć skrzydła. Cóż, przodkowie nasi sadzali swych potomków ledwie odrosłych na grzbiet konia, dawali mu do ręki miniaturową szablę. My naszym dajemy coś z naszych zdobyczy, pokazujemy im drogę, która stoi dla nich już otworem.

I tylko przypomnieć trzeba, że ostatni rok przyniósł jeszcze jedną nowość, którą w dniu poświęconym myśli o naszych dzieciach warto przypomnieć: oto właśnie niedawno odbyły się w Krakowie pierwsze dziecięce zawody modeli rakietowych. Sygnał czasu i symbol!...

Dlatego też patrząc na roześmiane twarzyczki przyszłych zdobywców Kosmosu i użytkowników powietrznych dróg, życzmy im, aby nigdy nie poznali chwili, kiedy warkot samolotu budzi strach obłędny, kiedy cień, sunący po niebie, oznacza skrzydlatą... śmierć. I miejmy nadzieję, że ocalimy je przed tym.

A w Dniu Dziecka, w dniu uskrzydlonego dziecka naszej epoki pamiętajmy także, że epoka ta wkłada na nas obowiązek wychowania młodego pokolenia na obywateli godnych świata, który otwieramy przed nimi codzienną pracą. Świata już nie bajek o latających smokach i dywanach, lecz świata opowiadań rzeczywistych i prawdziwych o potędze wiedzy ludzkiej. O skrzydłach ludzkości.

OMIKRON

Pierwsza klasa

Z dniem 1 czerwca br. Polskie Linie Lotnicze LOT wprowadziły — po raz pierwszy w swej historii — pierwszą klasę na samolotach Ił-18, obsługujących trasy z Warszawy do Moskwy, do Londynu przez Amsterdam i do Paryża przez Zurich.

Znajdujące się na końcu kadłuba samolotu kabiny zostały „przemeblowane": zamiast 14 miejsc, zostanie tam zamontowanych 12 wygodnych odchylanych foteli.

W przeciwieństwie do klasy turystycznej, pasażerowie korzystający z pierwszej klasy otrzymywać będą gorące posiłki, a także wkalkulowane w cenę biletu napoje alkoholowe.

Dział Żywienia Pokładowego LOT-u przygotował już dwa zestawy posiłków, jakie otrzymywać będą podróżni, w zależności od pory dnia. Rankiem będzie im się podawać luksusowe przystawki, a więc kawior, zimny drób i mięsa, jajka z łososiem, sery oraz masło i pieczywo. Do tego owoce, soki owocowe, wodę mineralną, kawę lub herbatę, cukierki. Z napojów alkoholowych zaś — koniak (radziecki albo francuski), polską wódkę czystą, Cherry Cordial, Goldwasser, wina białe i czerwone oraz piwo.

Zestaw popołudniowy — oprócz poprzednio wymienionych produktów — przewiduje także danie gorące, a więc mięso (stek, eskalopki itp.), frytki i jarzyny. Gorące danie przygotowywane będzie w kuchni portu lotniczego, z którego startuje samolot i przechowywane na pokładzie w specjalnych, podgrzewanych termosach. Ponieważ w czasie, jaki upływa między przyrządzeniem potrawy do jej podania, należy się liczyć z możliwością zmiany smaku mięs smażonych, Dział Żywienia Pokładowego rozważa możliwość przygotowywania — przynajmniej w Warszawie — dań mięsnych z sosami, np. boeuf a la Strogonoff, które można przechowywać dowolnie długo.

Podróżujący pierwszą klasą otrzymywać będą również drobne upominki, a więc — do wyboru — pantofle podróżne męskie lub damskie, jedwabną chustkę lub komplet złożony z miniaturowej zapalniczki i cygarniczki w plastikowym etui. Ponadto, również do wyboru, rozmaite drobiazgi — kieszonkowe szczoteczki do ubrania, kompasiki-zawieszki do kluczy, pamiątkowe znaczki itp.

Pasażerowie pierwszej klasy LOT-u znajdą przy każdym fotelu folder-informator, ankietę dla podróżnych, pocztówki-mapki trasowe, nalepki bagażowe, reklamowe mapki Polski — wszystko w efektownej kopercie oraz egzemplarz kwartalnika „LOT-Magazyn".

Szub.



Dnia 18 maja 1961 roku, w godzinach popołudniowych, zginęli śmiercią lotnika dwaj skoczkowie spadochronowi Aeroklubu Warszawskiego: HALINA SZNITKO i JERZY KOSS.

Halina Sznitko była studentką IV roku Wydziału Geologii Uniwersytetu Warszawskiego i wielką entuzjastką sportu spadochronowego. Zginęła mając 20 lat i 34 wykonane skoki z samolotu.

Jerzy Koss należał do czołowych polskich skoczków wyczynowych. Ustanowił on szereg rekordów światowych i krajowych, reprezentował wielokrotnie Aeroklub Warszawski na mistrzostwach Polski, był Mistrzem Sportu, instruktorem spadochronowym oraz pilotem samolotowym i szybowcowym. Jerzy Koss był długoletnim pracownikiem PLL „LOT". Zginął mając 33 lata i 548 wykonanych skoków z samolotu.

Polskie lotnictwo straciło niezwykle oddanych skoczków spadochronowych.

Sport samolotowy

● Centralny Aeroklub ZSRR im. W. P. Czkałowa zgłosił czterech pilotów, na radzieckich samolotach, na mistrzostwa świata w akrobacji samolotowej, które odbędą się w lipcu br. w Coventry (Anglia).

*

● W dniach 19 i 20 maja br. odbył się w NRF Narodowy Zlot Gwiaździsty do Lubeki-Blankensee. W zlocie wzięły udział samoloty w kategorii ciężarowej do 2 000 kG.

*

● Amerykańska lotniczka Jacqueline Cochran przeleciała na odrzutowcu trasę Nowy Orlean — Hanower non-stop z szybkością 1 000 km/h, bijąc w tym locie 49 rekordów światowych.

Szybownictwo

● Liczba pilotów szybowcowych we Francji posiadających kategorię C powiększyła się od roku 1959 z 517 do 1044 w roku 1961. Piloci ci są członkami aż 115 aeroklubów. W roku 1961 piloci dziesięciu ośrodków szybowcowych rejonu paryskiego wylatali 24 242 godzin, przelatując 130 000 km. 80% w/w godzin wylatali piloci posiadający mniej niż 21 lat.

*

● Szwajcarscy szybownicy zdobyli w 1961 roku 62 srebrne odznaki, 10 złotych odznak i wypełnili 10 warunków do odznak diamentowych.

*

● Znany pilot czechosłowacki Vladislav Zejda wykonał przelot homologowany na trasie Tisnov — Nove Zamky (202 km), osiągając prędkość przeciętną 144,250 km/h. Jego kolega, Adolf Kasparovsky, przeleciał trasę Madlanky — Trnava (120 km) ze średnią prędkością 144 km/h. Obaj lecieli na szybowcach VT-16 „Orlik".

Sport spadochronowy

● Reprezentacja Szwajcarii na Spadochronowe Mistrzostwa Świata (11. VIII — 3. IX. 1962, Orange, USA) składać się będzie z następujących skoczków: J. P. Matenda, B. J. Morel, C. Ruegger, R. Offermann, H. Zürcher. Kierownikiem ekipy jest R. Troyon.

Militaria

● 15 maja br. w godzinach rannych naczelny dowódca armii indonezyjskiej gen. Nasution oświadczył w Djakarcie, iż indonezyjskie oddziały spadochronowe wylądowały w kilku punktach w Irianie Zachodnim. Wiadomość o lądowaniu indonezyjskich oddziałów spadochronowych potwierdziły władze indonezyjskie.

*

● Stany Zjednoczone ogłosiły, iż w czerwcu albo w lipcu dokonają eksplozji wodorowej na wysokości 800 albo więcej kilometrów. Zapowiedź tej próby wywołała wiele protestów w świecie uczonych.

Transport i komunikacja

● Transport lotniczy Bułgarii istnieje zaledwie od niespełna 15 lat. Dziś TABSO posiada 14 linii wewnętrznych, które w 1961 r. przewiozły 186 tys. pasażerów oraz 9 stałych linii międzynarodowych. Pod względem gęstości linii wewnętrznych w stosunku do swego obszaru i liczby ludności Bułgaria zajmuje jedno z pierwszych miejsc na świecie.

*

● Opublikowany został raport specjalnej komisji śledczej, powołanej przez Zgromadzenie Ogólne dla zbadania okoliczności śmierci sekretarza generalnego ONZ, Daga Hammarskjoelda. Nie usunął on podejrzeń, że śmierć D. Hammaskjoelda nie była zwykłym wypadkiem. Ponadto raport stwierdza, iż na skutek opieszałości władz Rodezji Północnej poszukiwania zaginionego samolotu rozpoczęły się z dużym opóźnieniem. I to właśnie stało się przyczyną zgonu jedynego pasażera samolotu, który wyszedł z życiem z katastrofy — kpr Juliena. Jak wiadomo w kilka dni po katastrofie Julien zmarł w szpitalu.

*

● Liczba samolotów radzieckiego „Aerofłotu" wzrasta rokrocznie o 40 proc. (w USA o 5—6 proc.). Długość radzieckich linii lotniczych wynosi ok. 400 000 km. Co roku otwiera się 50—60 nowych krajowych tras lotniczych. Podczas gdy w r. 1953 przewóz samolotami odrzutowymi wynosił zaledwie 15 proc. wszystkich przewozów drogą lotniczą, to w r. 1962 osiągnął 70 proc. W roku bieżącym codziennie odlatywać będzie z Moskwy ok. 55 000 pasażerów. Samoloty radzieckiego „Aerofłotu" kursują obecnie na 25 międzynarodowych liniach lotniczych. Czynione są przygotowania do otwarcia nowych tras lotniczych, m. in. do krajów Afryki.

Z zagranicy

*

● Otwarty został nowy port lotniczy Surcin 40 km od Belgradu. Lotnisko posiada pas długości 3 tys. m, dzięki czemu może przyjmować odrzutowce, posiada nowoczesne urządzenia radarowe i wygodny budynek dworca lotniczego. Uroczystość otwarcia uświetniona została paradą samolotów Boeing-707 „Pan-Americanu". Tu-104 „Aerofłotu", DC-8 KLM i Caravelle „Air France". Nasz „LOT" był reprezentowany przez Ił-18. W najbliższym czasie nowe lotnisko oddane zostanie do użytku także w Dubrowniku, co znakomicie podniesie jego walory turystyczne.

*

● Zachodnioniemieckie towarzystwo lotnicze „Lufthansa" prowadzi ofensywę w Afryce w interesie handlu zagranicznego NRF. Po uruchomieniu ostatnio linii odrzutowcami Boeing-707 do stolic Nigerii i Ghany, 15 maja nastąpiło otwarcie drugiej z kolei linii do Johannesburga, przez Chartum, Nairobi i Salisbury.

*

● Towarzystwo lotnicze „Air France" przewiozło w ub. roku 3,6 mln pasażerów, 69 tys. ton towarów i 23 tys. ton poczty.

*

● Z powodu sporu o podwyżkę płac między dyrekcją brytyjskich linii lotniczych BEA, a elektrotechnikami obsługującymi lotnisko londyńskie, od 9 maja br. o północy do końca maja linia ta wstrzymała loty między Londynem a Austrią, Belgią, Czechosłowacją, Irlandią, Holandią, Niemcami południowymi i Hamburgiem, Polską oraz Związkiem Radzieckim.

*

● Technicy amerykańscy ustalili przyczyny całej serii nieszczęśliwych wypadków samolotów typu „Electra". Okazało się, że silniki odrzutowe tych samolotów były blokowane przez ptactwo poszukujące pożywienia, ponieważ szum silników „Electry" odpowiada dokładnie szumowi roju szarańczy, którymi ptaki się żywią. Katastrofy samolotów „Electra" pociągnęły za sobą śmierć wielu ludzi. M. in. w katastrofie, która wydarzyła się 4 listopada 1960 roku w pobliżu Bostonu, zginęły 62 osoby.

Astronautyka

● Radziecka rakieta-sonda wysłana ku Wenus umożliwiła uczonym wykrycie sporadycznych strumieni protonów emitowanych przez Słońce. Wędrują one w przestrzeni kosmicznej z prędkością sięgającą 400 km/sek.

● Międzynarodowy Kongres Astronautyczny odbędzie się w tym roku w Bułgarii (Sofia) w połowie października. Pod adresem organizatorów napływają już pierwsze zgłoszenia uczestników i zapowiedzi referatów.

*

● 8 600 worków poczty z listami zawierającymi pozdrowienia otrzymali dotychczas radzieccy kosmonauci Gagarin i Titow.

*

● Stany Zjednoczone przygotowują nową serię satelitów meteorologicznych. Znane pod nazwą „Nimbus" — będą one stanowić udoskonaloną odmianę satelitów „Tiros". W skład ich wyposażenia wejdzie również aparatura telewizyjna, przekazująca na Ziemię obraz formacji chmurowych obserwowanych „z zewnątrz" naszej planety.

*

● Uczeni radzieccy ogłosili niedawno szczegółowe wielkości dawek promieniowania kosmicznego, na jakie narażony jest pilot statku satelitarnego, poruszającego się na wysokości 200—300 km nad Ziemią. Są to dawki stosunkowo bardzo nieznaczne, nie stanowiące w zasadzie najmniejszego zagrożenia biologicznego.

*

● Badania przeprowadzone ostatnio w Chile przyczyniły się do lepszego poznania stosunkowo silnego promieniowania radiowego, wysyłanego przez Jowisza. Może ono wpływać — zdaniem niektórych uczonych — na przyszłe problemy radiołączności i zdalnego sterowania statków kosmicznych, skierowanych w stronę tej wielkiej planety.

*

● W ZSRR skonstruowany został specjalny typ „samoamortyzujących" opakowań, w których można zrzucać z samolotu — bez obawy uszkodzenia i bez pomocy spadochronu — nawet kruche materiały. Odpowiednio udoskonalone urządzenia tego typu mogą okazać się bardzo pomocne w przyszłych misjach kosmicznych.

*

● Przyszły czwarty sympozjon naukowy Międzynarodowego Komitetu do Spraw Badania Przestrzeni Kosmicznej (COSPAR) odbędzie się w Warszawie w czerwcu 1963 roku. COSPAR przyjął nasze zaproszenie — oświadczył kierownik katedry astronomii Uniwersytetu Warszawskiego i dyrektor Obserwatorium Warszawskiego, prof Włodzimierz Zonn.

*

● Na wyrzutni rakietowej w pobliżu San Diego w Kalifornii eksplodował 13 maja br. pocisk balistyczny „Atlas".

*

● Radziecki kosmonauta Herman Titow ujawnił na III Międzynarodowym Sympozjum Kosmicznym w USA, iż ciąg silników rakiety, która w sierpniu ubiegłego roku wyniosła na orbitę okołoziemską jego „Wostok-2", równał się 585 ton, tj. był 3 i pół raza większy od ciągu amerykańskiego „Atlasa". Radziecki uczony A. A. Błagonrawow zapowiedział, iż w roku bieżącym ZSRR wyśle w Kosmos nowe pojazdy z ludźmi na pokładzie. Niemiecko-amerykański ekspert rakietowy Kraft Ehricke oświadczył, że jego zdaniem Związek Radziecki umieści wkrótce w Kosmosie pojazd z dwuosobową załogą ludzką i być może jeszcze w tym roku dokona pierwszego kosmicznego rendez-vous dwóch pojazdów.



Józef Pieczewski – szybowcowy mistrz Polski z 1961 r. Foto: J. Pomianowski (6)



Stanisław Ratusiński – członek szybowcowej kadry narodowej.

II Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych

VIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski

DWA TYGODNIE EMOCJI

3 czerwca na leszczyńskim lotnisku rozpoczyna się najważniejsza tegoroczna impreza lotnicza. Przez dwa tygodnie szybownicy bratnich krajów i nasi najlepsi piloci toczyć będą zaciętą walkę w II Zawodach Szybowcowych Krajów Socjalistycznych o zwycięstwo drużynowe i indywidualne. Dla szóstki naszych reprezentantów zawody będą miały dodatkowy aspekt emocjonalny — wyniki zadecydują o składzie ekipy na mistrzostwa świata w Argentynie. Nim przejdziemy do omówienia przygotowań polskich pilotów do zawodów międzynarodowych i mistrzostw — wróćmy pamięcią wstecz do czerwca roku 1949, w którym odbyły się na Żarze

ZAWODY SZYBOWCOWE PAŃSTW DEMOKRACJI LUDOWEJ

W zawodach wzięły udział cztery państwa, wystawiając łącznie 19 zawodników: Bułgaria — 1, Czechosłowacja — 6, Węgry — 5 i Polska — 7. Z ramienia Centralnego Aeroklubu ZSRR przybyło dwóch obserwatorów. Odbyło się sześć konkurencji: lot na wysokość w trzech przewyższeniach, dwa stukilometrowe docele prędkościowe, wyścig po trasie trójkąta 100 km, prędkościowy przelot docelowy 200 km oraz wyścig 4 x 10 km połączony z próbą wysokości. Ustanowiono sześć rekordów krajowych i trzy międzynarodowe. Piloci latali na następujących typach szybowców: „Sohaj 1" i „Sohaj 2" (czeskie); „Futar", „Turul" i „Kevely" (węgierskie); „Sęp" i „Mucha" (polskie) oraz „Olimpia". W czasie zawodów wylatano 349 godzin i przeleciano 5 154 kilometrów.

Zwycięzcą I Zawodów Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej została Irena Kempówna (obecnie Zabiełło), przed Adamem Zientkiem i Frantiskiem Svinką (CSR). Polacy latali na „Sępach", a Svinka na „Sohaju". Czwarty był Tadeusz Góra. W punktacji drużynowej najlepsi okazali się Czechosłowacy. Rekordzistą czasowym zawodów został Adam Zientek, który ogółem wylatał ponad 24 godziny, zaś Irena Kempówna przeleciała najwięcej, bo aż 475 kilometrów na trasach konkurencji.

W tym czasie rezultaty zawodów, uzyskane w terenie górskim, były wysokim osiągnięciem sportowym. Rekordowy wynik Kempówny — prędkość 50 km/h na trójkącie 100 km (Kiczera — Równica — Pilsko — Kiczera) był wyczynem najlepszym na świecie.

★

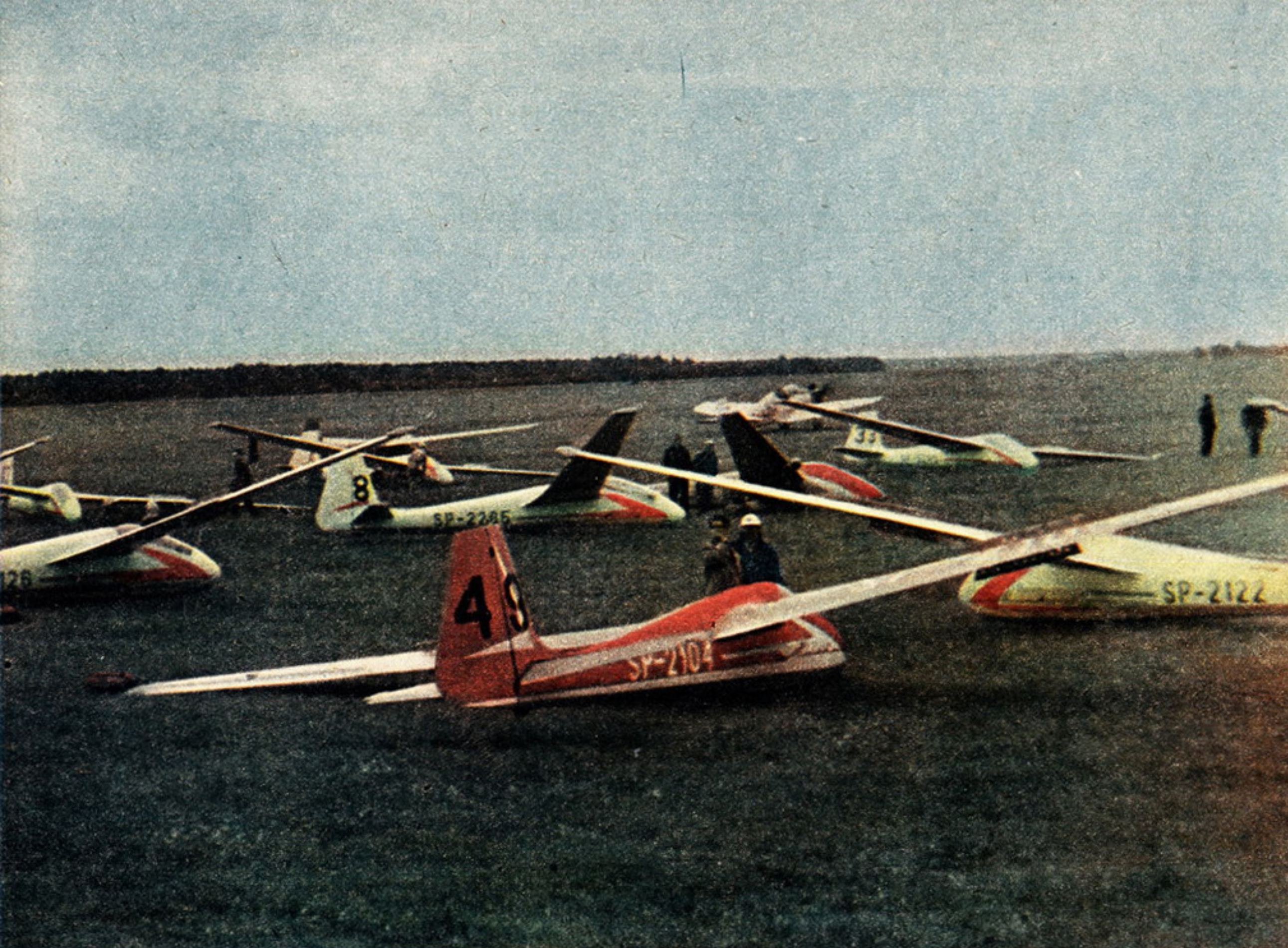
To było trzynaście lat temu. A jakie są horoskopy na Leszno 1962? Już z końcem kwietnia nasi reprezentanci — **Jerzy Adamek, Marian Gorzelak, Edward Makula, Józef Pieczewski, Jerzy Popiel i Adam Witek** rozpoczęli w Lesznie zorganizowany trening pod kierunkiem trenera **Józefa Dankowskiego.** Każdy z tych pilotów, którzy bronić będą biało-czerwonych barw, dobrze znany jest lotniczym kibicom. Makula, Popiel i Witek — to sławni muszkieterzy z Kolonii, aktualni wicemistrzowie świata. Gorzelak — wicemistrz Polski, wsławił się w Sant Yan, gdzie w 1956 roku zdobył wicemistrzostwo świata. Szybowcowy mistrz Polski Józef Pieczewski i Jerzy Adamek — nie są gorsi od pozostałych, a tylko brak szczęścia nie pozwolił im na osiągnięcie światowych sukcesów. Właśnie II ZSKS stwarzają doskonałą okazję dla Adamka i Pieczewskiego do zaprezentowania swych walorów.

W połowie maja odwiedziliśmy Centrum Szybowcowe w Lesznie. Poza Adamkiem, którego sprawy zawodowe zmusiły do wyjazdu do Warszawy, wszystkich pilotów zastaliśmy na starcie lub w powietrzu.

— Staramy się wykorzystać każdą chwilę z możliwymi warunkami atmosferycznymi — mówi trener Józef Dankowski — bo pogoda w maju niezbyt sprzyja naszym planom. Wprawdzie brak specjalnie rewelacyjnych wyników, ale polataliśmy dość dużo i są „rodzynki" świadczące o dobrej formie. 12 maja, na przykład, Marian Gorzelak i Stanisław Ratusiński (trenujący w Lesznie przed wyjazdem na mistrzostwa Anglii) oblecieli w beznadziejnie słabych warunkach trójkąt

Adam Witek (pierwszy z prawej) – jeden z głównych kandydatów do zwycięstwa w II ZSKS. Foto: B. Koszewski (3)







Andrzej Kmiotek – przedstawiciel młodzieży w kadrze narodowej, ma w tym roku wielkie szanse na pełny sukces.



Margarita Raceńska – kierownik ekipy radzieckiej i mistrz szybowcowy ZSRR – Czuwikow.



Szybowiec czechosłowacki „Spartak" na leszneńskim lotnisku w czasie mistrzostw świata.

300 kilometrów. Na podkreślenie zasługuje, że Gorzelak uzyskał na „Focе" prędkość blisko 70 km/h, a Ratusiński wykonał przelot na „Bocianie". „Foki" — dodaje trener Dankowski — bardzo odpowiadają pilotom i myślę, że wszyscy reprezentanci będą startowali na tym typie szybowca.

Leszneńskie centrum przygotowuje się do przyjęcia gości już od początku roku. Dokonano wszelkich zabiegów kosmetycznych obiektów i — co najważniejsze — poszerzono pole wzlotów. Obecnie przy wiatrach południowo-zachodnich starty będą się odbywały w łożu wiatru. Zawodnicy zamieszkają w baraku (kiedy wreszcie będzie murowany internat?), zaś personel pomocniczy w namiotach.

Co można powiedzieć przed zawodami o konkurentach Polaków? Kandydatów do czołowych miejsc można szukać tylko wśród pilotów ZSRR, Czechosłowacji i Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Szybownicy Rumunii, Węgier, Jugosławii i Bułgarii mogą być autorami jakiejś niespodzianki (jak na przykład Węgier Kotras w ubiegłym roku), ale ogólnie nie reprezentują tej klasy co piloci pozostałych krajów uczestniczących w II ZSKS. Z reprezentantów ZSRR najlepszy jest młody mistrz Związku Radzieckiego Władimir Czuwikow. W ubiegłym roku na VII SMP Czuwikow błysnął talentem zajmując dziesiąte miejsce. Obecnie, bogatszy w doświadczenia i znajomość terenu, może być jeszcze lepszy. Wysoko należy cenić szybowników CSRS. Mają oni bogate doświadczenie zawodnicze, dobry sprzęt i... umiejętność wygrywania. Piloci NRD zrobili w ostatnich latach ogromny skok do przodu. Szczególnie w konkurencjach odbywających się w słabych warunkach atmosferycznych będą mieli duże szanse.

Horoskopy przed II Zawodami Szybowcowymi Krajów Socjalistycznych nie wydają się trudne. Choć zarówno trener Dankowski jak i nasi reprezentanci ostrożnie wypowiadają się na temat szans, uważając szczególnie pilotów radzieckich i czechosłowackich za groźnych rywali do pierwszego miejsca — to my wierzymy w polskich szybowników i polskie „Foki". Naszym zdaniem oni powinni triumfować w tym spotkaniu przyjaciół, a wielkim sukcesem każdego z naszych gości będzie znalezienie się w pierwszej trójce.

Równolegle z II ZSKS rozgrywane będą VIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Niewielka stosunkowo liczba zawodników i „oddelegowanie" najlepszych do reprezentacji stwarza korzystne szanse dla młodych pilotów i debiutantów. Interesujące będzie porównanie wyników „Fok" i „Much Standard", na których latać mają uczestnicy mistrzostw. Który z młodych pilotów ma największe szanse na zaszczytny tytuł mistrza Polski? Naszym zdaniem jeden z następujących: Lech Jaworski (Radom), Jan Prokop (Rzeszów), Edward Popiołek (Kraków), Zenon Skolski (Jelenia Góra) i Krzysztof Trzpil (Warszawa). To oni będą toczyć podniebną walkę z broniącymi swych pozycji członkami kadry, której czołowym przedstawicielem powinien być Zbigniew Kirakowski.

Zresztą zostawmy te rozważania na papierze i zwróćmy oczy na niebo, gdzie pod cumulusami decydować się będą „losy świata". Przyjaciołom z bratnich krajów i naszym pilotom życzymy na starcie II Zawodów Szybowcowych Krajów Socjalistycznych i VIII Mistrzostw Polski sukcesów sportowych w powietrzu oraz miłych wrażeń na leszneńskiej ziemi. (Pom)



Jerzy Popiel – wicemistrz Polski, członek reprezentacji na II ZSKS.

Piloci CSRS na lotnisku w Lesznie. Od lewej: Zejdova, Zejda i Mestan.



PIASTOWSKI SZLAK

I ZLOT GWIAŹDZISTY DZIENNIKARZY DO WROCŁAWIA 8–12.V. 1962 r.



Jak-18 na trasie przelotu nad Dolnym Śląskiem.

WLEKLIŚMY się od stacji Lamsdorf do położonego na terenie poligonu obozu jeńców wojennych. Kriegsgefangenenlager 318 VIII F — zwało się wówczas to świństwo. Traktowano nas nie jak żołnierzy lecz jak bandytów. Hitlerowski sierżant widząc, że Zdzisiek Pływaczewski słania się na nogach — był po dwóch ranach — zdzielił go kolbą karabinu przez plecy.

— Schneller, verpfluchte Schweine! — ryczała eskorta.

Żuliśmy w ustach przekleństwa i milczeliśmy.

Pluły na nas wyrostki w krótkich, po tyrolsku skrojonych portkach. Wszystko tu było obce dla naszych oczu, wrogie. Gdy jednak niedaleko od stacji mijaliśmy jakąś niedużą osadę, uczułem w pewnej chwili, że serce mi podeszło do gardła. Gruby wachman rugał właśnie jakąś zgarbioną, zasuszoną babinę, która chciała podać jednemu z powstańców pajdkę czarnego chleba. Stała jak posąg, niema, ściskając chleb w pomarszczonych, starczych dłoniach. Poprzez tupot wielu nóg usłyszałem nagle płacz tej nieznanej kobiety i zupełnie wyraźnie po polsku:

— Synki, co z wami zrobili...

Pobledliśmy, patrząc na siebie w szeregu. Stało się coś dla nas niewiarygodnego. Tu była Polska. I ona, jedna, chlebem nas witała w tej wędrówce za druty. Nasza ojczyzna, tu gdzieśmy na pozór widzieli wszystko niemieckie.

I jeszcze jedno dobrze zapamiętałem. Właśnie na „szaberplacu", już za drutami, żołnierze z załogi obozu odbierali nam scyzoryki, brzytwy, krzyżyki z szyi i inne drobiazgi, gdy w pewnym momencie zauważyliśmy jak niedaleko na niebie pozorowały walkę powietrzną dwa Messerschmitty. W pobliżu musiało być lotnisko. Nagle jeden z samolotów, na maksymalnych obrotach silnika, zaczął stromo nurkować do ziemi. Nie wyszedł już z nurkowania. Rozległ się głuchy huk, jak stęknięcie i zza drzew wzbiła się ku górze kolumna czarnego dymu.

Tak, paliła się ta ziemia od wieków Niemcom pod stopami. Mściła się na swych ciemiężcach, gryzła, kąsała. Hukiem pękających zbiorników brunatnego pirata dawała nam znać o swym pochodzeniu, chlebem nas po kryjomu witała w Łambinowicach...

★

Wesoło pomrukują silniki Jaków na wrocławskim lotnisku Mały Gądów.

Startujemy, jako czternasta z kolei załoga, do drugiej konkurencji zawodów. To my tu latamy, od tylu już lat, my, a nie oni!

— Jurek, nie gap się na dziewczynki! — krzyczy do mnie pilot, roześmiany od ucha do ucha, kończąc obliczenia nawigacyjne.

— Spokojna głowa, mam własną w Warszawie, Jureczku! — odpowiadam swemu pilotowi.

Godzina 13.14. Pełny gaz. „Jacek Apete" lekko odrywa się od murawy pola wzlotów. Morowa maszyna.

Czeka nas długa droga — 296 kilometrów: z Wrocławia, przez Leśnicę, do Trzebnicy, potem na zachód w kierunku Wołowa, stamtąd na kursie 220 stopni do Bolkowa. Od Bolkowa polecimy w kierunku Wałbrzycha, następnie skręcimy na północny wschód do Świdnicy, by stamtąd na kursie 165 stopni ruszyć do Kłodzka. Na kolejnym odcinku Kłodzko — Sobótka (52 km) musimy znaleźć ukryty w terenie znak w postaci krzyża z białych płócien i nanieść go na mapę oraz przelecieć nad nim punktualnie o godzinie wynikłej z obliczeń nawigacyjnych, a następnie zrzucić celnie meldunek z wysokości 50 metrów. Uff, niemało roboty. No, ale od Sobótki możemy już spokojnie lecieć do Wrocławia, bez niespodzianek.

Krąg nad lotniskiem, tradycyjne pożegnanie „machnięciem" skrzydłami, lecimy na trasę. Spieszy nam się, tu sprawa sekund jest sprawą niezwykłej wprost wagi. Po dziewięciu minutach nadlatujemy nad Trzebnicę, położoną wśród wzgórz nazwanych od nazwy miasta Trzebnickimi. Krążymy nad pięknym kościołem pocysterskim, wzniesionym na początku XIII wieku.

— Jurek — mówi pilot — to istny konglomerat stylów: romańskiego z zewnątrz, renesansu i baroku we wnętrzu.

— Jeden zero dla ciebie — odpowiadam — chyba tam byłeś, na i znasz się na tym. Poczekaj, odkuję się w Bolkowie.

Śmieje się głośno.

Teraz na zachód. Nad lasami, mijając od północy Oborniki Śląskie, nadlatujemy nad Wołów. Ostry, jak na myśliwcu skręt — i już pędzimy po nowym, 60-kilometrowym odcinku do Bolkowa.

— Obserwatorze, co to za rzeka pod nami?

— Odra, kochasiu, Odra.

— A jaka stacja?

Rozglądam się szybko po kabinie. Gdzie mapa, do diabła? (spadła mi, spryciara, do zasobnika z meldunkami, jak się później okazało. Chyba jest w zmowie z pilotem).

— Poddaję się: nie wiem...

Szukałem jej aż do chwili, gdy w słuchawkach zabrzmiało:

— Autostrada.

— Mam ją — odpowiadam uradowany.

— Nie wyrażaj się na pokładzie samolotu.

— Mapę, dowódco załogi, mapę mam.

Pilot wzrusza ramionami i rysuje wymowne kółko na czole, odwracając głowę w moim kierunku.



Pilot Jerzy Zalewski (Aeroklub Warszawski) — I miejsce w konkurencjach lotnych.

Teraz, właśnie teraz, muszę mu zaimponować. Zbliżamy się do Bolkowa. Gorączkowo przypominam sobie to co wiem o tym rejonie. Wzywam na pomoc duchy wszystkich Piastów. Buntują się, nie chcą podpowiadać, podli.

— No, popatrz sobie — Jerzy zezwala łaskawie, kładąc Jaka w szeroki zakręt.

W dole — o dziwo — coś zupełnie innego. Kie licho? Wytrzeszczam oczy. To przecież nie ma nic wspólnego z zamkiem czy ruinami: żelazne wózki, tory, rozłupane nagie zbocza pagórków... Oszukał mnie, zmienił kurs! Gorączkowo wodzę palcem po piekielnej mapie. Mam! To Strzegom, kamieniołomy.

— Siedemnaście i pół kilometra stąd jest Bolków — szemrze głos w słuchawkach. — Jak się czujesz?

Nie odpowiadam. Opuszcza mnie złość na Piastów. Rzeczywistość nagrodziła mnie dokładnie za osiem minut. Byliśmy właśnie nad Bolkowem. Romantyczne, malowniczo położone miasteczko. Śmieją się jaskrawym kolorem czerwieni dachy starych kamieniczek.

— A teraz pomyszkujmy po okolicach — proponuję pilotowi.

Co za widoki! Ile zameczków! O, ten tutaj pod prawym skrzydłem, za torem kolejowym. Wspaniale zachowane mury obronne, okrągła baszta, mistrzowskie wkomponowanie budowli w naturalną rzeźbę terenu. Drżyj z radości, duszo konesera. Jest, drugi, kilometr na północny wschód, potem trzeci — paręset metrów dalej na północ. Wracamy nad miasto. Czwarty. Nie, do licha, jest i piąty, z lewej obok toru. Fantazja.

Lecimy nad Wałbrzych. Wysokościomierz wskazuje 800 metrów, a samolot... sunie nisko nad wzgórzami porośniętymi lasem.



Załoga łódzka — pil. Stanisław Mucha i red Zdzisław Strzępek — przygotowuje się do startu na trasę.

PRACA KONKURSOWA

Już Wałbrzych. W dużej kotlinie między górami, osnuty ławicą dymów z kominów fabryk, huty i koksowni. Stare miasto piastowskie, od dawien dawna ważny ośrodek przemysłowy, dziś stolica tutejszego zagłębia węglowego.

Ale prędzej! My tu oglądamy, a czas ucieka. Wije się pod skrzydłami maszyny nitka szosy do Świebodzic. Już wiem, na co teraz przygotować oczy. Czeka nas uczta nielada — Książ.

Przelatujemy przed (tak, przed) zamkiem na pełnym gazie. Z fasonem, po warszawsku. Nawrót, nabranie wysokości, samolot opuszcza nos i widzę, że zamek rośnie mi w oczach z przerażającą szybkością. Nurkujemy. Wiszę na pasach, silnik grzmi na pełnych obrotach. Równamy z podstawą portalu. Kilkanaście metrów od zachwyconej wycieczki suniemy jak strzała w locie horyzontalnym. Teraz w górę. Oczy zachodzą mgłą, krew ucieka do nóg, świeca!

Szał, nie lot.

★

Składam broń, Jerzy. Wypuszczam atrament z Parkera. Leć grzecznie, błagam cię, do Świdnicy, niech odetchnę atmosferą przemysłu. Dość zamków. Żądam fabryk, wytwórni mebli, wagonów kolejowych, może być aparatura precyzyjna — tylko nie zabytki, na litość boską. Czy to Piastowie cię namawiają, żebyś zamieniał się w myśliwca?! O rany, zapomniałem: on przecież naprawdę parę lat temu był pilotem myśliwców odrzutowych. Tak, teraz wszystko jasne...

★

Góry Sowie. Pogoda psuje się. Jakoś ponuro. Lecimy na kursie do Kłodzka.

Wyżej! Bliżej słońca! Wysokościomierz wskazuje 1100 metrów nad poziomem morza. Sto metrów pod Jakiem jeżą się wierzchołki gór. Widzę, jak ranka na brodzie pilota (zaciął się rano przy goleniu) zaczyna krwawić. To skutek obniżonego na tej wysokości ciśnienia. Godzina 14.40. Jesteśmy nad miastem, położonym w rozpadlinie między górami, u źródeł Nysy Kłodzkiej. Stary gród warowny, znany już w X wieku. To tu drukowano dla królowej Jadwigi słynny psałterz Floriański.

Odlatujemy na północ.

Godzina 14.50. Za cztery minuty powinien pokazać się wyłożony na trasie lotu krzyż.

Jerzy prowadzi Jaka żmijką. Szuka. Ja również pilnie obserwuję teren. Nie ma już czasu na obejrzenie z góry Dzierżoniowa (telewizory i radioaparaty) i Bielawy, poważnych ośrodków przemysłowych. Prowadzę Jaka na zmianę z Jerzym — z suwakiem i mapą przeprowadza ostatnią kontrolę wyliczeń nawigacyjnych.

Jest znak! Widać go z daleka, koło drogi. Obok płynie rzeczka. Do 14.50 brak jeszcze półtorej minuty. Czas się meldować. Przelatujemy nad krzyżem z dokładnością w czasie do 3 sekund. Jeszcze zrzut meldunku. Nurkujemy (jak zwykle), odrzucam szybko osłonę kabiny, wysuwam rękę z zaciśniętym w dłoni czerwonym woreczkiem piasku, czekając na sygnał zrzutu.

— Hop! — krzyczy Jerzy.

Rozwarłem palce. Leci. Z głębokiego, podciąganego skrętu szukamy wzrokiem miejsca upadku. Nieźle, parę metrów od krzyża.

Teraz, spod Sobótki, spokojnie pomaszerujemy do Wrocławia.

★

Jak pięknie wygląda z góry stolica Dolnego Śląska. Stary, szacowny gród. Ścisłe zespolenie czasów dawnych z nowoczesnością: gotycka katedra i barokowy gmach uniwersytetu — sąsiadują z potężnym Pafawagiem i rafinerią metali kolorowych, romańskie portale i wykusze rzeźbione rękami mistrzów — nie kłócą się z fabrykami maszyn elektrycznych, obrabiarek, włókien sztucznych i lakierów.

Miasto-gigant, położone na obszarze 225 kilometrów kwadratowych, zapełnione 450-tysięczną rzeszą mieszkańców, wielki ośrodek kultury i nauki. Zniszczony wskutek działań wojennych w 70 procentach, zdewastowany, miasto-trup — dziś, po siedemnastu latach Polski Ludowej, odbudowuje się w tempie coraz szybszym.

My, Polacy, tu jesteśmy. Tu mieszkamy, tu pracujemy, tu się uczymy. Nigdy stąd nie ustąpimy. Taka jest wola naszego narodu, pragnienie czterech milionów dzieci zrodzonych na Ziemiach Zachodnich. Nigdy tu nie było tylu Niemców, ilu jest teraz Polaków, nigdy gospodarka niemiecka nie osiągnęła tej prężności i dynamizmu, co obecnie polska.

Czas lądować. Wracamy do Ciebie, Wrocławiu. Zaraz po wyjściu z maszyny, gdy zdejmę już spadochron i uścisnę dłoń pilotowi, popędzę do tramwaju i pojadę na Krzyki. Tam mieszka moja siostra. Jakże się ucieszy, dziewczyna, jak serdecznie będzie mnie witać. Tak samo — wiem — jak parę dni temu witało mnie jej miasto.

JERZY ZARĘBSKI



Po przylocie z rajdu nad ziemią dolnośląską. Stoją od lewej: red. Zbigniew Neugebauer (Polskie Radio), pil. Stanisław Szustakiewicz i red. Tadeusz Stępień (Kurier Polski). Wszystkie zdjęcia: J. Pomianowski

WROCŁAW DAŁ PRZYKŁAD

I Gwiaździsty Zlot Dziennikarzy do Wrocławia oglądałem z prawdziwą satysfakcją. Już dawno nie widziałem tak bardzo udanej imprezy. Dobry pomysł, mówią, to połowa roboty. W przypadku wrocławskiego zlotu pomysł był wręcz kapitalny. Już z założenia gwarantował atrakcyjność imprezy zarówno dla pilotów jak i dziennikarzy. Pierwszych emocjonowały równie próby nawigacyjne jak też możliwość realizacji tęsknot do turystyki lotniczej. Konkurs na reportaż z przelotu do Wrocławia i lotu nad Dolnym Śląskiem (chciałoby się napisać „pięknym", ale to za płytkie słowo) pasjonował przedstawicieli prasy. To było główną przyczyną, że 8 maja na lotnisku w Małym Gądowie wylądowało aż 21 załóg z całego kraju — nawet z odległego Białegostoku.

Od tego momentu, prawie co chwilę, ręce składały się same do oklasków dla organizatorów. Realizacja była godna projektu. Zacząć trzeba od harcerzy. Przekonałem się naocznie, że Harcerski Ośrodek Lotniczy działający we Wrocławiu pod wodzą dha Komorowskiego to istotnie jest „coś". Młodzież w mundurkach z szachownicami pracowała na lotnisku, a potem witała wszystkie załogi, jakby te... przeleciały co najmniej Atlantyk (nie zapomniano nawet o życzeniach imieninowych dla Stanisławów).

A dalej?... „Mowy" — krótkie. Wyżywienie — doskonałe. Rozrywki — na najwyższym poziomie (występ „Mazowsza", koncert, filmy). Spotkania (m. in. z sekretarzem KW PZPR, dyrektorem GOBLL) — serdeczne. Wycieczki (Biblioteka Uniwersytecka, Muzeum Historyczne Wrocławia, Rozgłośnia PR, Spółdzielnia Pracy „Plecionka") — atrakcyjne.

I tak aż do odlotu. Moi przyjaciele „od pisania" musieli mieć naprawdę silną wolę, skoro wśród tylu miłych zajęć potrafili się skupić i opracować materiały konkursowe. Jednym słowem było tak przyjemnie, że właściwie nie powinienem wspominać o małym faux pas przy biletach na „Mazowsze" i zbyt wielkim — moim zdaniem — w konkursach handicapie dla miejscowych dziennikarzy.

Ale wróćmy do spraw sportowych. Jak widać po wynikach (zamieściliśmy je w poprzednim numerze „SP") załoga „Skrzydlatej" — pilot Jerzy Zalewski i red. Jerzy Zarębski — spisała się dzielnie, ustępując tylko dwóm ekipom miejscowym. Ogólnie oceniając — poziom umiejętności lotniczych, podobnie zresztą jak prac dziennikarskich, był bardzo różny. O ile na przyszłym zlocie (a już teraz marzę, by na nim być) zadania dla dziennikarzy mogą pozostać podobne, to wydaje mi się, że konkurencje lotnicze winny mieć więcej elementów porównawczych i być bardziej złożone. Pozwoli to na lepszą ocenę wartości poszczególnych pilotów i zmniejszy przypadkowość w ostatecznych rezultatach. Nad właściwym ustawieniem regulaminu przyszłego zlotu warto będzie jeszcze podyskutować szerzej zimą.

Teraz zaś — słowo daję, że to nie tuzinkowa uprzejmość — chciałbym serdecznie pogratulować gospodarzom zlotu, dzięki którym ziemia dolnośląska i lotnictwo zyskało wielu nowych prawdziwych przyjaciół. Aeroklub Wrocławski i wiceprezesa AWr inż. Antoniego Chojcana, Towarzystwo Rozwoju Ziem Zachodnich oraz Rozgłośnię Wrocławską PR i jej pełną osobistego uroku przedstawicielkę red. Marię Teisseyre — uczestnicy I Gwiaździstego Zlotu Dziennikarzy zapisali wdzięcznie nie tylko w pamięci ale i w sercach. Do zobaczenia za rok.

JERZY POMIANOWSKI

W LOTNICTWIE NIE MA NIC NIEZNACZĄCYCH DROBIAZGÓW

Wysoka jakość konstrukcji, dokładne wykonanie wszystkich części i zespołów oraz niezawodna obsługa — muszą cechować wszystkie środki transportu. Jednakże największa dokładność wymagana jest w samolotach. Kierowca samochodu może w przypadku stwierdzenia niedokładności w pracy silnika, wady hamulca lub przekładni zatrzymać pojazd. Pilot w powietrzu takich możliwości nie ma. Każda niedokładność eksploatacji, wadliwe wykonanie najmniejszej części lub niewystarczająco precyzyjne obliczenie i zbadanie jakiegokolwiek elementu z którego zbudowany jest samolot, może stać się przyczyną wypadku.

Jedna z największych katastrof, spowodowana niewystarczająco dokładnym zbadaniem materiału z którego wykonano samolot, wydarzyła się w Wielkiej Brytanii we wrześniu 1952 r., na pokazach organizowanych dorocznie na lotnisku Farnborough. Kulminacyjnym punktem pokazów miały być popisy akrobacyjne na samolocie myśliwskim De Havilland-110, połączone z przekroczeniem przez samolot prędkości dźwięku.

Oczywiście przed dziesięcioma laty przekroczenie prędkości dźwięku nie było jeszcze zjawiskiem powszechnym, a charakterystyczny „bang" towarzyszący pokonaniu bariery dźwięku wywoływał zrozumiałą sensację. Toteż na lotnisku Farnborough zebrało się około 120000 widzów, pragnących obejrzeć wyczyny najnowszych samolotów brytyjskich.

Pokazów na myśliwcu De Havilland-110 dokonywał najlepszy bezsprzecznie brytyjski pilot-oblatywacz John Derry. Program przewidywał wznoszenie się i następnie nurkowanie, podczas którego samolot miał przekroczyć barierę dźwięku. De Havilland-110 nie był bowiem jeszcze zdolny do rozwijania prędkości naddźwiękowej w locie poziomym.

Zgodnie z programem pokazów, Derry po osiągnięciu wysokości 10 000 m ostro znurkował, maksymalnie przyspieszając lot. Gdy samolot był już na niezbyt dużej wysokości, publiczność usłyszała charakterystyczny dźwięk — „bang", po którym można było obserwować nienaganne wyjście z nurkowania mistrza Derry'ego, który na wysokości 500 m przy znacznie już zmniejszonej prędkości opisywał ciasny krąg wokół lotniska, tuż nad głowami pełnej podziwu publiczności. Gdy krąg był już niemal całkowicie opisany i Derry'ego jedynie minuty dzieliły do zakończenia pokazu, nastąpiła tragedia. Na oczach całej publiczności samolot rozpadł się w powietrzu. Obydwa silniki oderwały się od kadłuba i poszybowały w dół. Na nieszczęście jeden z nich trafił w tłum widzów; 1-tonowa masa metalu zabiła 30 ludzi i raniła dalszych 60. Zginął oczywiście pilot John Derry i nawigator Tony Richards.

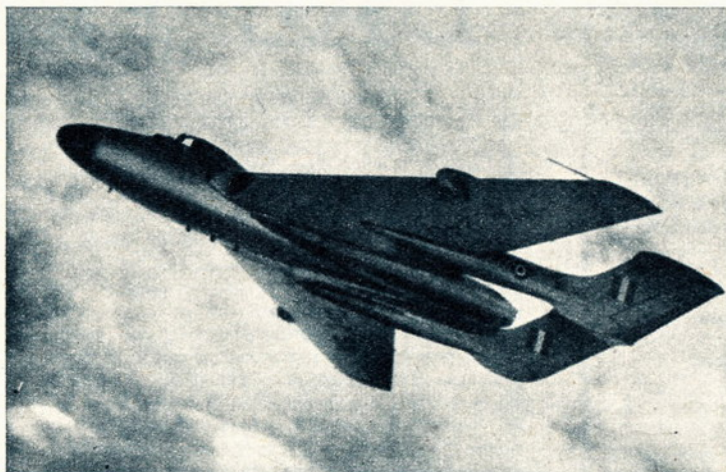
Nikt nie miał żadnych wątpliwości, że przyczyną tego najtragiczniejszego wypadku w dziejach pokazów lotniczych była wadliwa konstrukcja samolotu. Derry był doskonałym pilotem, do pokazów przygotował się należycie, jego stan zdrowia nie mógł budzić żadnych wątpliwości. Warunki atmosferyczne nie mogły też mieć żadnego ujemnego wpływu na ten ostatni lot Derry'ego. Pozostała więc jedyna ewentualność — prototyp samolotu De Havilland-110 był wadliwie skonstruowany. Konstrukcja samolotu nie wytrzymała ogromnych obciążeń jakim została poddana na pokazach podczas stromego nurkowania i natychmiastowego przejścia do wykonania ciasnego kręgu. Błędów tych nie udało się wykryć podczas lotów doświadczalnych. Nie udało się też po wypadku dokładnie stwierdzić jaka mianowicie część samolotu była wadliwie skonstruowana. Oficjalny raport komisji mówił o wadach lotek, niektórzy jednak specjaliści brytyjscy wskazywali na niewłaściwe wykonanie statecznika poziomego.

Jest to bardzo skrajny przykład, gdy przyczyną tragicznego w skutkach wypadku była poważna wada całej konstrukcji samolotu przeznaczonego do lotów akrobacyjnych z przekroczeniem bariery dźwięku. Zdarzają się jednak także wypadki powstałe na skutek bardzo na pozór drobnego niedopatrzenia podczas remontu lub okresowego przeglądu samolotu, względnie na skutek niedokładności wykonania pozornie błahej części w zakładach produkcyjnych.

A oto wypadek, który wydarzył się 8 maja 1951 r. w pobliżu francuskiego miasta Bordeaux, kiedy 27 pasażerom i 5 osobom załogi groziło poważne niebezpieczeństwo podczas lotu w brytyjskim komunikacyjnym samolocie typu „Viking".

Po zupełnie normalnym starcie samolot przeszedł do lotu wznoszącego. Na wysokości 50 m pilot schował podwozie. Wnet zorientował się, że obroty jednego śmigła szybko się zmniejszają. Dalszy nabór wysokości z jednym pracującym silnikiem okazał się niemożliwy. Ponowne wypuszczenie podwozia i lądowanie z wysokości 50 m, przy posiadanej już prędkości lotu, było także niemożliwe. Pilot powziął bardzo śmiałą, wprawdzie ryzykowną, ale jedynie możliwą do zrealizowania decyzję. Lądował bez podwozia na najbliższym od lotniska, upatrzonym równym pasie pola. Żaden z pasażerów nie odniósł szwanku. Jedynie drugi pilot został ranny. Uszkodzeniu uległ także bagaż pasażerów oraz poczta przewożona przez samolot.

Jak wykazały wyniki badań wypadku, przyczyną spadku obrotów śmigła był po prostu brak jednej „zwykłej" zawleczki na osi regulatora obrotów śmigła. (K)



Niezwykłe zdjęcie wykonane w momencie katastrofy angielskiego odrzutowca DH-110 podczas pokazów lotniczych w Farnborough w 1952 r. — Z prawej: DH-110 w locie.



LOT

NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ

Nr 4 ● czerwiec 1962



SKRZYDLATA TURYSTYKA

„VISITEZ la Pologne!", „Come to Poland!", „Prijeżżajtie w Polszu!", „Besucht Polen!" — plakaty oraz broszury informacyjne zapraszają cudzoziemców do zwiedzenia naszego kraju. Polska posiada bowiem wiele walorów turystycznych. Nic więc dziwnego, że liczne biura podróży Europy i krajów zamorskich, organizujące wycieczki turystyczne za granicę, coraz częściej proponują swoim klientom zwiedzenie Polski, lub też w przypadku tranzytu, kilkudniowe zwiedzanie Warszawy.

Dzięki rozwojowi środków lokomocji, a w szczególności transportu lotniczego, z wyjazdów za granicę — do niedawna jeszcze przywileju bardzo wąskiej warstwy ludności — korzysta coraz więcej osób. Turyści dysponujący nawet krótkim okresem urlopowym mogą udać się na wczasy do dalekich krajów. Podróż koleją z Warszawy na Wybrzeże Morza Czarnego do Warny trwa ponad dwie doby. Samolot turbośmigłowy pokonuje tę samą trasę w $2\frac{1}{2}$ godziny.

Taryfy lotnicze ulegają przy tym stałej redukcji. Są one obecnie o około 40% niższe niż 10 lat temu. Dla turystów wprowadzono specjalne zniżki taryfowe, t.zw. Creative Fares, które obowiązują również na zagranicznych liniach LOTu. Przelot na trasie Warszawa — Paryż kosztuje 97.80 dolarów, natomiast przy zastosowaniu taryfy turystycznej koszty przewozu Warszawa — Paryż oraz Paryż — Warszawa nie przekraczają 120 dolarów. Jeszcze taniej, bo na poziomie biletów kolejowych, kształtują się koszty przewozu powietrznego, kiedy wycieczki organizowane są w sposób masowy wynajętymi samolotami (charter).

Wysoki udział przewozów turystycznych w całości pracy przewozowej LOTu najlepiej ilustrują następujące cyfry: w wycieczkach organizowanych przez biura podróży z Polski za granicę i z zagranicy do Polski weźmie udział w bieżącym roku ponad 15 000 turystów lotniczych. A więc ponad 30 000 pasażerów dla Polskich Linii Lotniczych LOT (dla turystów wykupywane są bilety powrotne), tzn. że niemal co drugi pasażer LOTu — to skrzydlaty turysta. W bieżącym roku PLL LOT uruchomiły po raz pierwszy „most powietrzny" samolotami turbośmigłowymi Ił-18 do Warny i Constancy.

Pierwsze wycieczki samolotami LOTu za granicę zorganizowano w 1959 r. Wzięło w nich wówczas udział około 1 000 osób. W 1960 roku liczba turystów udających się z Polski za granicę wzrosła do 1 500 osób, a w 1961 roku do 3 000 osób. W br. „eksport" turystów drogą powietrzną nabierze rzeczywiście masowego charakteru — około 10.000 osób uda się samolotami PLL LOT do Bułgarii, Czechosłowacji, Węgier, Włoch, Rumunii, Francji, Grecji, Holandii, Jugosławii, a nawet via Moskwa — do dalekich Chin i Korei. Największa ich ilość kieruje się do słonecznej Bułgarii, która gościć będzie w br. około 5 000 skrzydlatych turystów z Polski.

Z. B.

КРЫЛАТЫЙ ТУРИЗМ

„ВИЗИТЭ ля Полонь!», «Кам ту Поланд!», «Приезжайте в Польшу!», «Безухт Полен!» — приглашают иностранцев посетить нашу страну многочисленные плакаты и информационные брошюры. Польша — живописнейшая и интереснейшая для туризма страна, поэтому многие европейские и заморские бюро путешествий, организующие туристические экскурсий за границу, всё чаще предлагают своим клиентам посетить Польшу, а проезжающим через Польшу транзитом — остановиться на несколько дней в Варшаве и осмотреть ее достопримечательности.

Благодаря развитию средств сообщения, а особенно воздушного транспорта, заграничные туристические путешествия, еще сравнительно недавно доступные лишь немногим, теперь стали достоянием широких слоев населения. Туристы, располагающие даже непродолжительным отпуском, могут его провести в далеких странах. Путешествие по железной дороге из Варшавы к побережью Черного моря, в Варну, продолжается более двух суток; турбовинтовой самолет преодолевает это же расстояние в два с половиной часа.

К тому же, постоянно снижается стоимость авиационных билетов: в настоящее время билет на самолет стоит примерно на 40% дешевле, чем 10 лет тому назад. Для туристов введены специальные тарифные льготы, действительные также и на зарубежных линиях ЛЁТа. Нормальный билет на трассе Варшава — Париж стоит 97.80 долларов, в то же время по льготному туристическому тарифу стоимость перелета по маршруту Варшава — Париж и обратно составит лишь около 120 долларов. Еще дешевле, на уровне цен на железнодорожные билеты, обходятся билеты на воздушном транспорте, когда экскурсия проводится организованным способом, специально нанятым самолетом.

Доля туристических перевозок во всём объеме воздушных пассажирских перевозок ЛЁТа отражена в следующих цифрах: в экскурсиях, организованных различными конторами путешествий из Польши заграницу и из заграницы в Польшу примет участие в текущем году свыше 15 000 авиатуристов. Следовательно, Польские Воздушные Линии ЛЁТ получат из числа туристов свыше 30 000 пассажиров, так как для туристов покупаются обратные билеты. Можно смело сказать, что почти половина пассажиров ЛЁТа — это крылатые туристы.

В текущем году Польские Воздушные Линии ЛЁТ впервые ввели в эксплуатацию турбовинтовые лайнеры ИЛ-18 на «воздушном мосту» из Варшавы в Варну и Констанцу.

Первые экскурсии самолетами ЛЁТа за границу были организованы в 1959 году. В них приняли участие около 1000 чел. В 1960 г. число туристов, отправившихся из Польши заграницу, увеличилось до 1500 чел., а в 1961 г. достигло 3000. В текущем году «экспорт» туристов воздушным путем примет массовый характер — около 10 000 пассажиров полетит самолетами ЛЁТа в Болгарию, Чехословакию, Венгрию, Италию, Румынию, Францию, Грецию, Нидерланды, Югославию, а даже через Москву — в далекий Китай и Корею. Почти половина из этого числа направится в солнечную Болгарию.

Смелые и далекоидущие планы развития гражданской авиации в Польше, строительство и расширение аэродромов, модернизирование оборудования — всё это будет способствовать дальнейшему росту воздушного туризма.

TOURISM BY AIR

„BISITEZ la Pologne"! „Come to Poland"! „Prijezżajtie w Polszu"! „Besucht Polen"! — posters and folders invite foreigners to visit our country, for Poland undoubtedly offers a variety of attractions to tourists. It is of no wonder then, that foreign European and Overseas Travel Agents evermore often promote among their customers complete tours to Poland and to those transiting Warsaw stopovers combined with sightseeing of our Capital.

Thanks to the development of various means of communication and in particular of air transport, the abroad travel which still recently grouped only selected public, is becoming nowadays overmore popular. Ewen short holidays can now be spent in far away places — the journey by train from Warsaw to Black Sea resort Varna takes 2 days whereas turbojet passenger liner covers the same distance by air in only 2 hours 30 minutes. Furthermore passenger air fares show continuous tendency for being reduced and at present they are about 40% lower in comparison with those in force 10 years ago. Not withstanding this reduction the tourists nowdays can benefit from various special fares just to mention „creative fares" which offer considerable discounts on LOT International Service. For example the normal fare Warsaw to Paris amounts to £ 97.80, while discounted tourist fare Warsaw — Paris return does not exceed £ 120.— The most economic air fares however which practically come in level with rail fares are usually offered by various air carriers to organized groups of tourists on charter bases.

The tourists represent a good proportion in total number of passengers carried by LOT: about 15.000 of tourists are expected to take part this year in the movement to and from Poland which represents some 30.000 single fares for LOT and which means that nearly every second passenger carried by LOT will be „a flying tourist".

In 1962 PLL „LOT" for the first time will maintain by turbojet IŁ 18's an „air bridge" to Varna and Constanza.

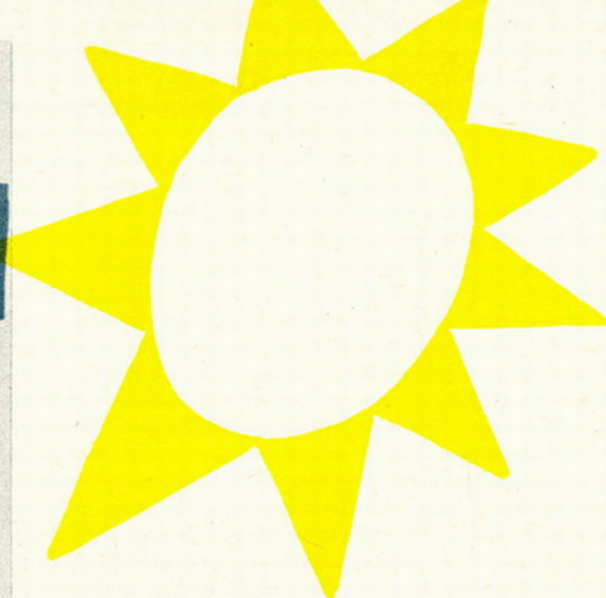
First excursion by air were organized in 1959 with 1.000 of tourists carried by LOT. In 1960 the number of tourists from Poland who used LOT increased to 1.500 and in 1961 to 3.000. This year the tourist traffic from Poland which LOT will carry is expected to reach the number of 10.000 thus leaving in the shade all previous achievements. Polish tourists will be flown this year to several countries just to mention: Bulgaria, Czechoslovakia, Hungary, Italy, Roumania, France, Greece, Holland, Yugoslavia and even to China and Korea. Bulgaria will be the destination for about 5.000 of holiday makers.

Extensive plans for development of Civil Aviation in Poland, modernisation of airports and flying equipment will inevitably result in increase of air tourist traffic to and from Poland in the future.

Foto: Z. Jóźwiak – LOT







Po słońce, radość, wypoczynek do atrakcyjnych, pięknych krain – najwygodniej, najszybciej samolotem Polskich Linii Lotniczych „LOT".

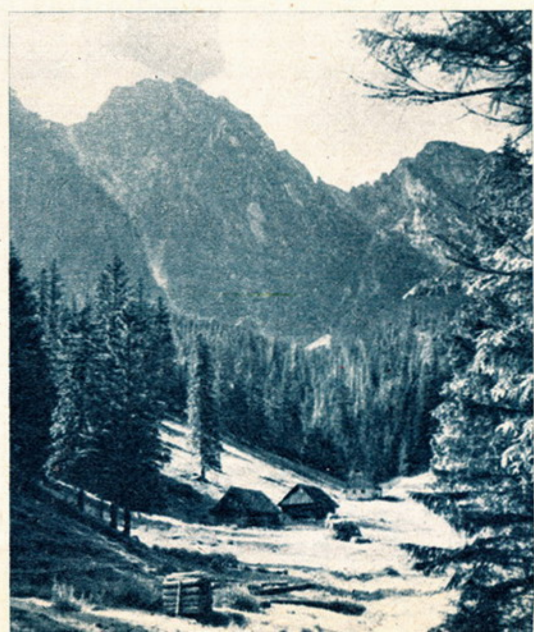


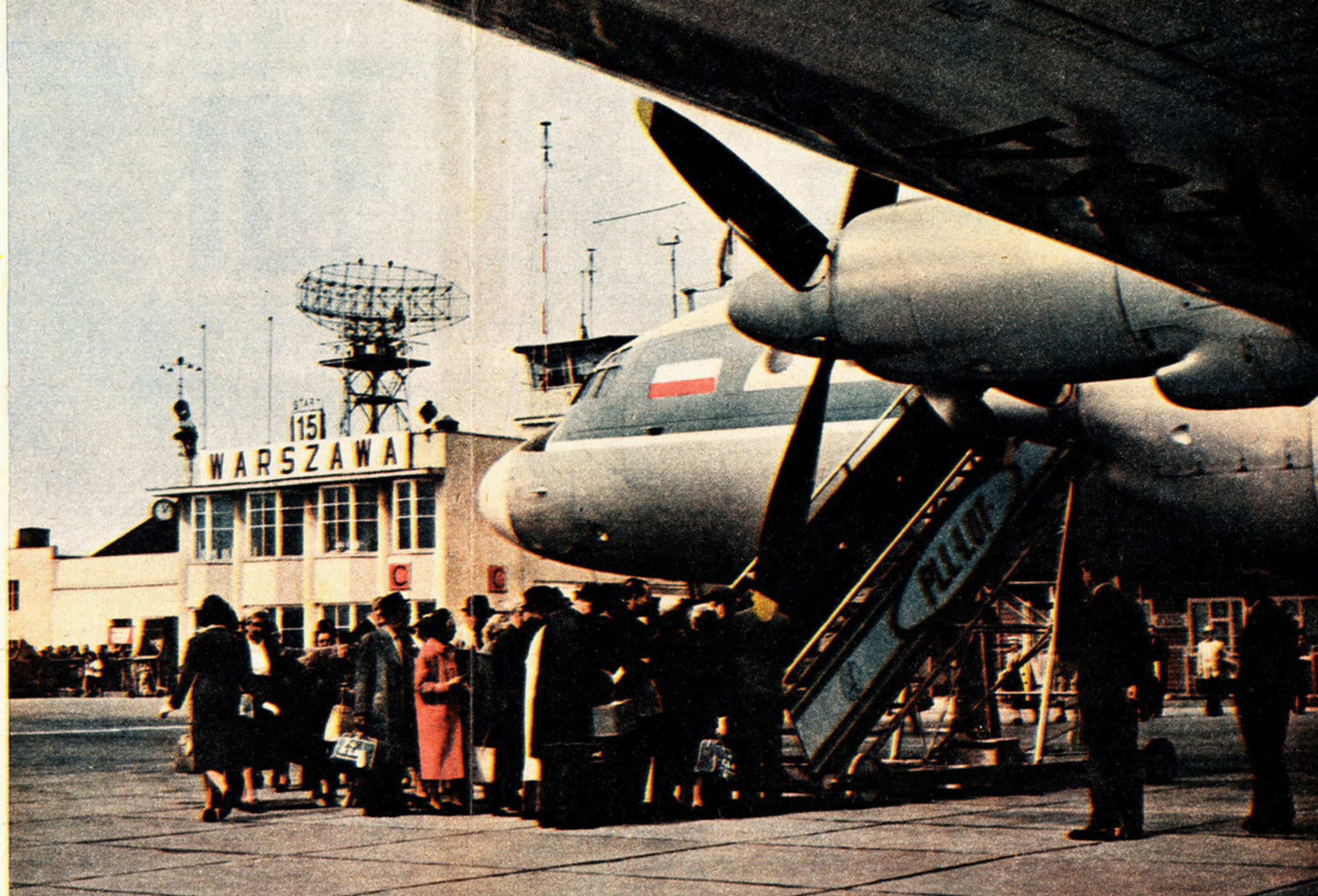
Słoneczne plaże Sopotu, Juraty, Międzyzdrojów i innych miejscowości nadmorskich zapewniają wypoczynek i zdrowie oraz dostarczają emocji żeglarskich.

Międzynarodowe Targi Poznańskie ściągają rokrocznie do Poznania rzesze przedstawicieli firm zagranicznych z całego świata. Specjalnie na miesiąc czerwiec przygotowany system dogodnych połączeń lotniczych z portów europejskich do Warszawy i Poznania ułatwia zagranicznym handlowcom łączność z terenami targowymi.

Zimowa stolica Polski — Zakopane — gdzie w roku bieżącym odbywały się Narciarskie Mistrzostwa Swiata (FIS), zaprasza zimą miłośników sportu narciarskiego, a latem amatorów turystyki pieszej, wspinaczy i grotołazów.









Paryż — przedmiot westchnień i marzeń dla tych, którzy tam jeszcze nie byli, kalejdoskop barwnych wspomnień dla tych, którzy mieli szczęście podziwiać „stolicę świata" — ma dwa wygodne połączenia lotnicze z Warszawą. Jedno przez Berlin, a drugie przez Zurich, szybkim i luksusowym samolotem Ił-18.

●

Turyści europejscy i amerykańscy coraz liczniej napływają do Polski. Miłośnicy polskiego folkloru i krajobrazu, sympatycy kultury polskiej, a przede wszystkim rodacy zamieszkali za granicą, których ciągnie do kraju tęsknota — wszyscy znajdą w Polsce serdeczne przyjęcie i życzliwą opiekę.

Zdjęcia: Z. Jóźwiak — LOT (2), CAF (5), MTP (1), Fr. Fuchs (1)

LOT I TURYSTYKA



Kraków – jedno z najstarszych miast Polski, którego architektura nosi ślady żywej i bogatej kultury i tradycji Państwa Polskiego. Tak wygląda z lotu ptaka stary rynek krakowski ze słynnymi Sukiennicami i zabytkowym kościołem Mariackim, w którym znajduje się znany na całym świecie ołtarz drewniany średniowiecznego mistrza Wita Stwosza.



Rzym — „Wieczne Miasto" — to Mekka turystów z całego świata. 2 razy w ciągu tygodnia samoloty PLL „LOT" odlatują z Warszawy via Wiedeń do Rzymu.



Bułgaria — to nie tylko piękne plaże nad ciepłym Morzem Czarnym. To także pełne uroku stare miasteczka, gdzie słońce i zieleń pięknie harmonizują z zabytkową architekturą.

LUDZIE LOTU

Mgr MIECZYSŁAW ROLSKI

DYREKTOR LOT Jan Krzywicki miał kiedyś ponoć oświadczyć, że kierownik Działu Przewozów mgr Mieczysław Rolski jest jednym z najlepszych pracowników Polskich Linii Lotniczych, ale ma jedną tylko wadę: rozmawia przez telefon tak, jak gdyby nawiązywał kontakt z zatopioną łodzią podwodną. Istotnie, tubalny głos p. Rolskiego często wstrząsa murami dyrekcji. Pracownicy wiedzą wówczas, że dział przewozów ma jedną z częstych „zakawyczek", którą kierownik stara się rozwiązać z właściwą sobie energią.

Magister Rolski spełnia w Locie niewdzięczną rolę przysłowiowego Salomona, mającego nalewać z próżnego naczynia. Oto dział techniczny podaje na każdy kwartał ilość godzin, jaką w tym okresie będą mogły wylatać



samoloty każdego typu. Dział przewozów iście „po aptekarsku" oblicza wówczas, ile pochłoną loty rozkładowe, ile zaś pozostaje na loty ponadplanowe — chartery, przede wszystkim turystyczne.

I tu zaczyna się sprawa najtrudniejsza. Typ samolotu, przydzielany na lot wynajęty, zależy głównie od wielkości grupy turystów, czy ilości towarów, jaką trzeba przewieźć. Czasem ponadto klient ma specjalne wymagania, nie odpowiada mu na przykład samolot z napędem tłokowym. Okazuje się czasem, że „brakuje" godzin lotu „Convairów, a są natomiast „luzy" dla Iłów-18 itp. Trzeba wówczas kombinować.

Najtrudniejsza historia powstaje oczywiście, jeżeli możliwość przeprowadzenia atrakcyjnego, mogącego przynieść duży zysk w dewizach, lotu wynajętego — wynika niespodziewanie. Kierownik działu przewozów rozumuje wówczas mniej więcej tak: „Grupa liczy 33 osoby, więc w rachubę wchodzi tylko Convair. Mam w tej chwili na chodzie dwa CV-240, więc wycofam tego, który ma lecieć do Aten; tam zwykle nie ma kompletu pasażerów. Tak, do Aten poleci zatem Ił-14, a Convairem wypchniemy tych amerykańskich turystów". Takie jest założenie, które trzeba teraz szybko uzgodnić z „techniką", „startem", działem obsługi pasażerów.

Dział przewozów jest jedną z najbardziej operatywnych komórek organizacyjnych LOT-u i od niego właśnie w dużej mierze zależy wykonanie planów. Jego kierownik piastuje zatem jedno z kluczowych stanowisk w dyrekcji linii.

Mieczysław Rolski obchodzi w roku bieżącym 35-lecie swej pracy zawodowej. Po ukończeniu studiów prawniczych na uniwersytecie Jana Kazimierza we Lwowie, przystąpił do pracy w PKP. Inspekcji Komunikacyjnej, skąd w 1949 roku przeszedł do PLL Po wojnie pracował w Centrali LOT. Obecne swe stanowisko piastuje od 6 lat. RS.



Na pierwszy rzut oka pasażerowie jak wszyscy inni. Mówią sobie po imieniu i raz po raz z ust uczestnika grupy pada słowo „Ateny". Jest ich tylu, że poza nimi nikt się już w Ile-18 nie zmieści. To zespół „Śląsk", który wylatuje na występy gościnne do Grecji specjalnie na ten cel wynajętym samolotem PLL „LOT", turbośmigłowym Ilem-18.

KRONIKA

W I kwartale br. samoloty Polskich Linii Lotniczych „LOT" przewiozły 37 955 pasażerów i 880 ton towarów, poczty i bagażu. Na liniach zagranicznych przewieziono 12 990 pasażerów, co stanowi 102% planu. Nie wykonano natomiast zaplanowanych zadań w zakresie przewozów krajowych. W ruchu wewnętrznym przewieziono 24 965 osób, co stanowi wprawdzie wzrost o 10% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego, ale tylko 98% planu.



Samolotem PLL „LOT" przyleciał z Paryża do Warszawy p. Pierre Gout, dyrektor słynnej wytwórni filmowej FRANCO-LONDON, dla omówienia z filmowcami polskimi możliwości współpracy przy robieniu zdjęć do filmu „Mandrin" na terenie Polski.

W 1961 roku 425 pracowników Polskich Linii Lotniczych „LOT" objętych zostało akcją szkolenia zawodowego. Jest wśród nich 103 przedstawicieli personelu latającego, z których 60 przeszło specjalne przeszkolenie w związku z wprowadzeniem samolotów Ił-14 na linie krajowe, na których latają zmniejszone, 3-osobowe załogi. Spośród 230 robotników — 156 odbyło kursy obsługi wózków akumulatorowych, 74 było szkolonych w dziedzinie bezpieczeństwa i hiegieny pracy. 10 pracowników pionu handlowo-przewozowego wyszkolono na kasjerów. Ponadto przeszkolono 82 pracowników inżynieryjno-technicznych.

Samoloty Polskich Linii Lotniczych „LOT" przeprowadziły w kwietniu br. 12 lotów charterowych. W maju przewiduje się wykonanie 19 takich lotów. Liczba lotów na czerwiec nie jest jeszcze w tej chwili dokładnie ustalona, ale w związku z Targami Poznańskimi przekroczy ona zapewne liczbę 50.

Niewątpliwie bezpośrednie połączenie lotnicze ze Stolicą jest atrakcją dla mieszkańców każdego miasta. Możność wygodnej i szybkiej podróży, zamiast wielogodzinnej jazdy zapchanym pociągiem powoduje, że „ojcowie miast" wojewódzkich starają się o uruchomienie linii lotniczych, występując z odpowiednimi wnioskami.

★

Ostatnio w Zielonej Górze przebywała Sejmowa Podkomisja do spraw PKS i LOT-u, by zbadać na miejscu realność wysuwanych od lat postulatów wyborców Ziemi Lubelskiej w sprawie uruchomienia linii lotniczej. Kursujący obecnie na trasie Zielona Góra — Warszawa jedyny pociąg bezpośredni jest stale przepełniony, a podróż trwa wiele godzin. Posłowie ustosunkowali się przychylnie do postulatów wyborców oraz miejscowych władz i przekazali pozytywne wnioski do Ministerstwa Komunikacji.

★

Również Olsztyn zabiega o uruchomienie własnej linii lotniczej. Trudności są z lotniskiem. Obecne nie jest dostosowane do ruchu komunikacyjnego i trzeba je doinwestować. Wnioski w tej sprawie są konsultowane przez Sejmową podkomisję i Ministerstwo Komunikacji. Niestety, uruchomienie nowych linii jest nie tylko związane z lotniskami, lecz również z brakiem sprzętu w PLL „LOT". (ork.)



Samolot polski przywiózł z Paryża dawno zapowiadaną i niecierpliwie przez publiczność polską oczekiwaną słynną pieśniarkę francuską zwaną „czarną syreną Paryża" — Juliette Greco. Na zdjęciu Juliette na lotnisku warszawskim Okęcie.

Samolotem LOT-u do Zurichu, a stamtąd przez Barcelonę do Bilbao odleciał cenny ładunek o wadze 1 100 kG. Zawierał on rysunki i makiety sporządzone przez polskich architektów z przeznaczeniem na międzynarodowy konkurs organizowany przez zarząd miasta Bilbao na zurbanizowanie doliny De Asua. W konkursie udział biorą architekci z całej Europy, z czego Polskę reprezentuje 10-ciu twórców. Wyniki konkursu zostaną ogłoszone w połowie czerwca br. Pierwsza nagroda wynosi 1 milion pesetów, druga pół miliona, poza tym przewidzianych jest 5 wyróżnień po 100 000 pesetów.

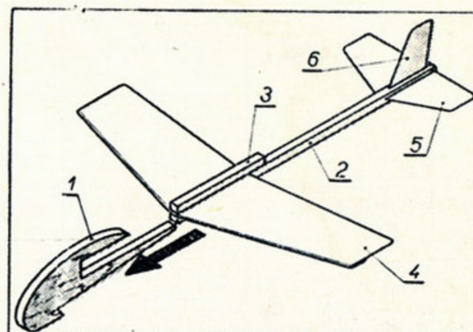


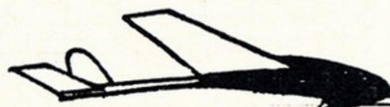
Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw. Warszawa, ul. Grójecka 17, pok. 226. Tel. 22 40 73. Redaktor odpowiedzialny: JANUSZ KOBIELA.

MODELARZ LOTNICZY

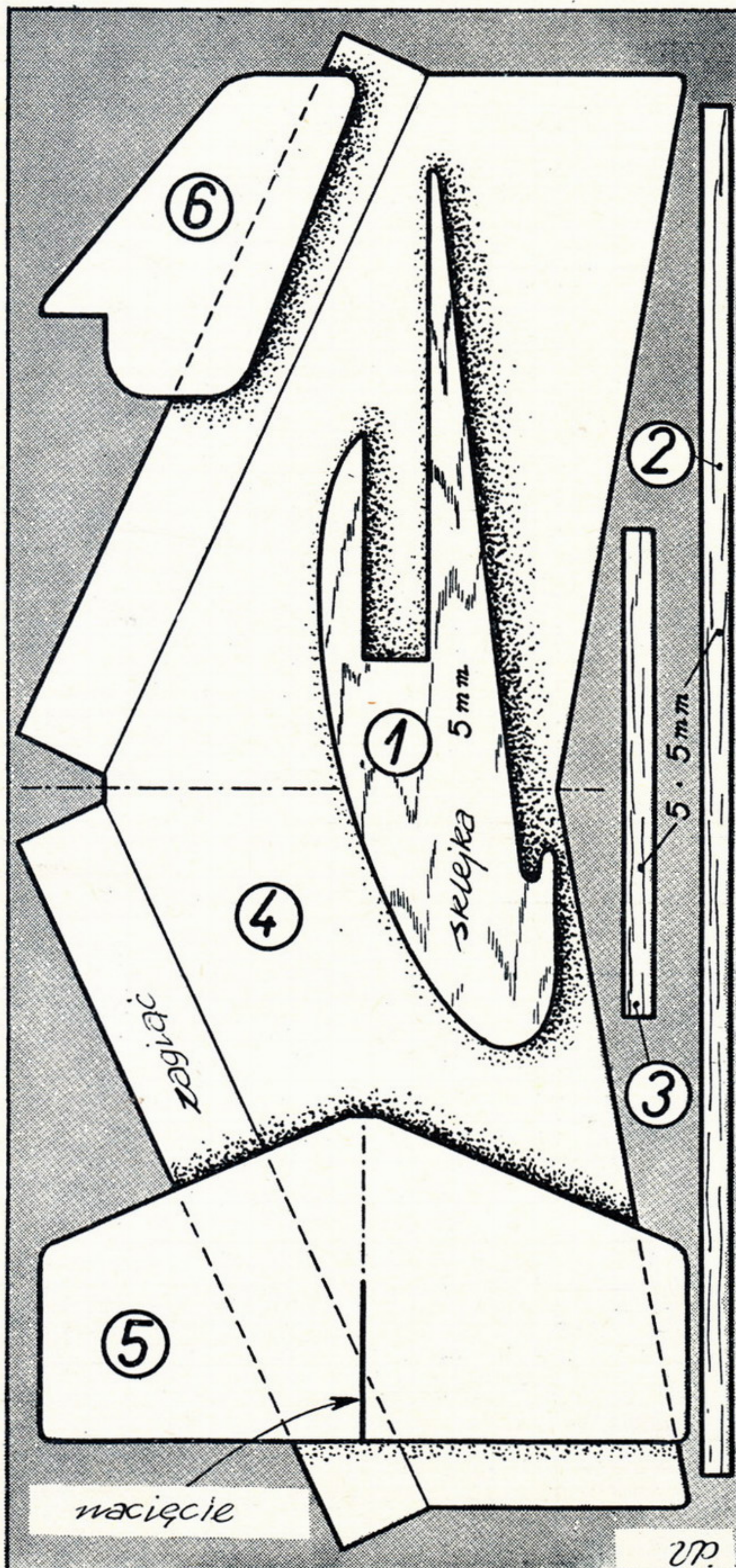
„SKRZYDLATEJ POLSKI"

BARDZO szybko może każdy z naszych najmłodszych Czytelników zbudować mały model szybowca według planu zamieszczonego poniżej. Poszczególne części modelu podano w wielkości naturalnej oznaczając je numerami, które określają umieszczenie części na rysunku zestawieniowym (obok). Materiałami do budowy modelu są: sklejka, karton kreślarski, listwa sosnowa i odcinek drutu. Płoza szybowca jest tak ukształtowana, aby można zaczepić o nią pasmo gumy i wyrzucać w ten sposób model. Pod przednie zakładki wkłada się cienki drut, który usztywnia skrzydła nadając im jednocześnie niewielki wznios. Model opracował nasz współpracownik z Czechosłowacji **VLADIMIR PROCHAZKA.**





SZYBOWIEC DLA KAŻDEGO



MGR INŻ. JACEK WALCZEWSKI

PRZYSZŁOŚĆ RAKIETNICTWA AMATORSKIEGO

ISTNIENIE rakietnictwa amatorskiego stało się u nas faktem. Rakiety amatorskie są budowane i wyrzucane w niemałych ilościach, a w kwietniu rozegrano pierwsze zawody tych rakiet, zorganizowane staraniem APRL.

W tej sytuacji należy zastanowić się, jaka może być — a przede wszystkim, jaka powinna być — przyszłość małego rakietnictwa w Polsce. Musimy przy tym wziąć pod uwagę dwa elementy: techniczny i organizacyjny. Element organizacyjny trzeba rozważyć na wstępie, gdyż od tego, jak zostanie „ustawione" rakietnictwo amatorskie, jaka będzie jego koncepcja ogólna — zależeć będą formy techniczne, które „dojdą do głosu", które znajdą dla siebie warunki do rozwoju. Taka przynajmniej powinna być kolejność, jeśli w dziedzinie tej nie ma zapanować przypadkowość i niebezpieczny chaos.

Nadszedł więc już chyba czas, aby zadać sobie podstawowe pytanie: CZEGO OCZEKUJEMY OD RAKIETNICTWA AMATORSKIEGO? JAKIE ZADANIE MA ONO SPEŁNIĆ?

Przyznać muszę, że poruszam ten temat z pewnym niepokojem, gdyż zdaję sobie sprawę z tego, jak wiele nieporozumień nagromadziło się u nas naokoło spraw rakietnictwa w ogóle, a rakietnictwa amatorskiego w szczególności. Popularyzacja rakietnictwa — właśnie nie a s t r o n a u t y k i, ale r a k i e t n i c t w a — jest u nas niezwykle słaba, pozostawiając szerokie pole dla pojęć z gruntu fałszywych, lub zwykłej niewiedzy. Dla ogromnej większości osób, nawet posiadających wykształcenie techniczne, pojęcie „rakieta" kojarzy się tylko i wyłącznie z rakietą kosmiczną i (nieodmiennie) lotem na Księżyc. Wszelkie formy techniki rakietowej, nie sięgające wysokości co najmniej sakramentalnych 100 km, są w opinii tych osób z góry dyskwalifikowane, przy czym tok rozumowania jest następujący: „W czasach, gdy wspaniałe samochody wyścigowe osiągają prędkości 300 i więcej km/h zajmowanie się budową rowerów jest pozbawione wszelkiego sensu".

Przy tym wszystkim, nie wiadomo dlaczego, technika rakietowa uważana jest często za dziedzinę, znajdującą się dopiero w stadium krystalizacji, wobec czego posiadanie pewnych wiadomości ogólnotechnicznych, uzupełnionych ewentualnie lekturą paru artykułów o locie na Księżyc, upoważnia w zupełności do wypowiadania autorytatywnych sądów na temat rakietnictwa.

Wspominam o tym dlatego, aby wyjaśnić, że postawienie (i przedyskutowanie) podstawowego pytania: czego oczekujemy od rakietnictwa amatorskiego? — nie jest wcale tak zbyteczne i bezsensowne, jak by się mogło komuś wydawać.

Dotychczas wysuwano następujące argumenty, przemawiające za rozwijaniem rakietnictwa amatorskiego:

1) ma ono służyć (obok różnych dziedzin modelarstwa) ogólnej politechnizacji młodzieży;

2) ma przyczyniać się do popularyzacji zagadnień astronautyki, w okresie jej wielkiego rozwoju;

3) ma zaspokajać zainteresowania młodzieży budową rakiet, rozbudzone przez lekturę prasy i książek.

Moim zdaniem, z wymienianych zadań najbardziej podstawowe i istotne jest trzecie, gdyż ma charakter obiektywnej konieczności: wiadomo, że cokolwiek byśmy wymyślili młodzież będzie rakiety budować, i do tego faktu trzeba się jakoś ustosunkować. Punkt 2 jest — moim zdaniem — mało istotny. Zaś zadanie, wymienione w punkcie 1 (nieco mgliście określone) jest spełniane automatycznie przy rozsądnym realizowaniu zadania 3.

W tym ujęciu pozycja rakietnictwa amatorskiego wygląda, w gruncie rzeczy tak: popieramy je, bo jest to rzecz modna, no, i trzeba uchronić młodzież przed zejściem na rakietowe manowce (zaznaczone udziałem pogotowia ratunkowego i straży pożarnej). Przy okazji młodzież nauczy się różnych rzeczy z zakresu techniki współczesnej, choć, jak dotąd, nie bardzo wiadomo czy istotnie nauczy się podstaw techniki rakietowej. Ostatecznie traktuje się amatorską budowę rakiet jako jeszcze jeden rodzaj modelarstwa.

Jeśli jednak modelarstwo lotnicze posiada ściśle ustalone miejsce w cyklu wyszkolenia lotniczego, rakietnictwa nie potrafiono — jak dotąd — tak usytuować. Mówi się wprawdzie często: „Zbuduj chłopczyku ładną rakietkę, a za kilka lat polecisz w Kosmos". Za kilka lat chłopczyk podrośnie i — zniechęci się do wszystkiego, gdyż przekona się: 1 — że szanse jego na lot w Kosmos są znikome, 2 — że technika rakietowa składa się w 90% nie z efektownie wyglądających rakietek, ale z różnych innych rzeczy, o których mówiono mu dotychczas bardzo niewiele.

DALSZY CIĄG NASTĄPI



Foto: J. Pomianowski

Zapraszamy na II Jeżowskie Zawody Szybowcowe o puchar „Skrzydlatej Polski"

KIEDY znowu się spotkamy — pisaliśmy przed rokiem na zakończenie I Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej". Tym, którzy pałają żądzą rewanżu za wyniki zeszłoroczne i tym co po raz pierwszy chcą zdobyć w naszej imprezie „mołojecką" sławę, możemy dziś podać datę II JZS. Odbędą się one w dniach 15—30 sierpnia br. Wcześniejszy termin pozwala mieć nadzieję na dobre warunki atmosferyczne, które umożliwią rozegranie wielu ciekawych konkurencji. Warunki uczestnictwa pozostają bez zmiany, to znaczy od chętnych wymagamy, by:

- posiadali II klasę wyszkolenia
- byli uczestnikami jednego z turnusów wyczynowych w Jeżowie
- nie startowali dotychczas w mistrzostwach Polski.

Termin zgłoszeń upływa 22 lipca br. (nadsyłać je należy do Jeżowa lub naszej redakcji). Piloci zakwalifikowani zostaną powiadomieni jeszcze przed 1 sierpnia, by mogli zaplanować sobie urlopy. Przewiduje się udział tylko piętnastu pilotów, warto więc pospieszyć się ze zgłoszeniem.

Uczestnicy II Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski" będą latać na szybowcach „Mucha Standard", udostępnionych w zasadzie przez organizatorów. WSS Jeżów zapewnia także zawodnikom barografy, spadochrony, wyżywienie oraz zakwaterowanie.

Regulamin sportowy jeżowskich zawodów, opracowany w ubiegłym roku przez Adama Zientka, nie ulegnie zmianie poza wprowadzeniem jako obowiązującej konkurencji w akrobacji podstawowej. Przypominamy, że przewidziane są wszelkie możliwe przeloty (także z wykorzystaniem fali) po trasach docelowych i otwartych, a także — nie rozgrywany na mistrzostwach Polski — przelot docelowy do punktu wyznaczonego przez zawodnika przed startem. W konkurencji tej odległość przelotu po osiągnięciu celu mnoży się przez współczynnik 1,5.

System punktowania zawodników zaproponowany przez Adama Zientka polegający na tym, że zwycięzca konkurencji otrzymuje (n+2) punktów (n — liczba zawodników), drugi z kolei pilot otrzymuje (n) punktów, trzeci (n—2) pkt., czwarty (n—3) pkt., piąty (n—4) pkt. itd. — bardzo dobrze zdał egzamin praktyczny i będzie nadal stosowany.

Choć uczestnicy pierwszych zawodów jeżowskich wywieźli jak najmilsze wspomnienia, personel szkoły na czele z kierownikiem mgr inż. Waldemarem Grossem przygotowuje się w tym roku jeszcze lepiej do przyjęcia pilotów startujących w II JZS. Także redakcja „Skrzydlatej" zarezerwowała dla zwycięzcy bardziej szykowny puchar. A ponieważ zwycięzca I JZS — Krzysztof Trzpil awansował w tym roku na mistrzostwa Polski — pierwsze miejsce na tegorocznych naszych zawodach jest wolne. Życzymy go wszystkim startującym. (pj)

Na szczycie Jeżowa. Foto: St. Basiora





NASI KORESPONDENCI PISZĄ

O POKOJACH GOŚCINNYCH NA LOTNISKACH

PILOCI szybowcowi często nie widząc szans na osiągnięcie celu lądują przeważnie poza lotniskiem, nawet gdy to lotnisko leży w pobliżu, w zasięgu lotu. Mimo ryzyka, zawsze związanego z lądowaniem w terenie, tą decyzją zapewniają sobie pomoc, możliwości noclegu i często gościnę. Lądowanie na lotnisku, a więc terenie w pełni nasyconym lotnictwem, poza zapewnieniem wystarczającej ochrony dla sprzętu jest przeważnie męką dla pilota.

Pilot staje się w zasadzie przybłędą, intruzem, dodatkiem do szybowca czy samolotu. Dobrze jest, jeśli ma się jakieś znajomości — kolegów, przyjaciół dysponujących mieszkaniem. Beznadziejnie jest, gdy brak znajomości, a trzeba jednak tu zostać.

Uruchamia się wszystkie szare komórki, ale często trudno coś wymyśleć, natomiast posiadane zapasy „dewiz" wystarczają w zasadzie tylko na wyżywienie. W tej sytuacji jedynym rozwiązaniem jest zabezpieczenie na lotniskach pokoi gościnnych na 3—4 osoby z dodatkową możliwością przystosowania pomieszczenia na dalsze 2 osoby. Ponieważ osobą, która zawsze przebywa na lotnisku, jest zawiadowca, mógłby on dysponować miejscami dla zapewnienia noclegu załogom, które z określonych przyczyn nie mogą odlecieć z danego lotniska.

Czy pilot musi po lądowaniu na lotnisku ponosić konsekwencje swego czynu: błąkać się bez celu i spać na dworcu — jeśli jest mniej zaradny, lub nie chce być nieproszonym gościem? Niektóre aerokluby mają rzeczywiście trudności lokalowe, po prostu same korzystają z gościny. Inne natomiast są obojętne. Nie słyszałem, żeby były jakieś trudności w Aeroklubie Warszawskim i wszystkich szkołach szybowcowych, (zwłaszcza Lisie Kąty i Jeżów zasługują na wyróżnienie za zawsze gościnne przyjęcie). Natomiast np. w olbrzymim budynku Aeroklubu Wrocławskiego nie można znaleźć pokoju gościnnego. Dobrze, że Wrocław ma GOBLL, a przy nim mały hotelik, który ratuje sytuację. Szereg aeroklubów planuje dalszą rozbudowę. Warto, by ich kierownictwa wzięły pod uwagę to zagadnienie — a również ich piloci gdzie indziej nie będą mieli trudności.

KRZYSZTOF SEGIT

ŻAR

OBFITA w deszcz kwietniowa pogoda niezbyt sprzyjała ambitnym planom szkoły na Żarze. Do 18.IV. br. lotów w ogóle nie było. Dopiero następne ni pozwoliły na odrobienie zaległości. Ogółem na pierwszym turnusie wylatano 320 godzin i przeleciano 1 750 kilometrów. Uzyskano jedną odznakę srebrną (wszystkie warunki) i trzy uprawnienia do lotów w chmurach. Jedyny poważniejszy wyczyn ma na koncie Jan Prokop, który przeleciał trasę Żar — Nowy Sącz — Żar (206 km), zdobywając punkty w zawodach memoriałowych „Skrzydlatej Polski". W okresie lotów przeważała wypracowana termika bezchmurna.

Personel szkoły przygotowuje się do zawodów juniorów, które jak wiadomo mają odbyć się w sierpniu bieżącego roku. Jak dotąd brak jest jakichkolwiek danych z Korespondencyjnych Zawodów Eliminacyjnych do mistrzostw juniorów.

LOTNICZE KULISY MINIONEJ WOJNY

POGROM OKRĘTÓW MIKADA

DNIA 7 kwietnia 1945 roku samoloty V Floty USA, startujące z lotniskowców osłaniających amerykański desant na Okinawie, zaatakowały i zatopiły 6 okrętów z floty Mikada, w tym superpancernik „Yamato". Była to jedna z najciekawszych operacji lotnictwa przeciwko okrętom.

Pierwszego kwietnia 1945 roku amerykańskie oddziały desantowe wylądowały na wybrzeżach Okinawy, nie napotykając na większy opór. Dopiero w południowej części wyspy skoncetrowany garnizon japoński, liczący około 170 000 żołnierzy, zatrzymał Amerykanów.

Okinawa, położona w odległości około 600 km od Japonii, miała olbrzymie znaczenie strategiczne, przede wszystkim jako baza lotnicza, z której samoloty USAF mogły przeprowadzać ataki bombowe na przemysłowe centrum Japonii, na wyspie Kiusiu. Ponadto zdobycie Okinawy umożliwiało Amerykanom kontrolę japońskich linii żeglugowych łączących państwo Mikada z Koreą, Chinami i Singapore.

Japońskie dowództwo, nie chcąc rezygnować z grającej dużą rolę w systemie obronnym wyspy, wysyła 5 kwietnia 1945 roku na odsiecz atakowanemu garnizonowi silny zespół okrętów pod dowództwem wiceadmirała Ito.

Flagowym okrętem zespołu jest olbrzymi liniowiec „Yamato" (72 800 ton wyporności, prędkość 30 węzłów, uzbrojony w 9 dział kalibru 456 mm, 6 — 152 mm oraz liczne działka i kaemy przeciwlotnicze). Ponadto zdąża lekki krążownik „Yahagi" i 8 niszczycieli. Japończycy popełniają fatalny błąd, wysyłając okręty bez odpowiedniej obrony lotniczej. Przyczyną tego jest brak wyszkolonego personelu i duże straty w załogach latających poniesione w poprzednich operacjach, co zmusza dowódcę eskadry admirała Tojodę do zrezygnowania z eskorty lotniskowców.

O godzinie 18, dnia 6 kwietnia 1945 roku, dwa amerykańskie okręty podwodne zauważyły Japończyków. Z prędkością 22 węzłów — zygzakując — w celu uniknięcia ataku torpedowego — zespół japoński podążał w kierunku Okinawy.

Dowództwo amerykańskie nie mając możliwości lotniczego rozpoznawania nocnego zdecydowało rozpocząć atak następnego dnia.

O godzinie 7.30, dnia 7 kwietnia 1945 roku z lotniskowców „Hornet" i „Bunker Hill" wystartowały na rozpoznanie samoloty Curtiss SB2C „Helldiver". Mimo nienajlepszych warunków meteorologicznych (pułap chmur 1 000 m, widzialność 5—9 km, padający chwilami deszcz) zespół japoński został wykryty.

Na rozkaz dowódcy amerykańskiej grupy lotniskowców admirała Mitschera wystartowało o godzinie 9.13 — 150 samolotów „Avenger" i „Helldiver" pod osłoną „Wildcatów" stanowiących pierwszą grupę uderzeniową.

Na pokładach „Enterprise", „Essex", „Yorktown" i 15 innych okrętów trwały ostatnie przygotowania do startu drugiej grupy samolotów.

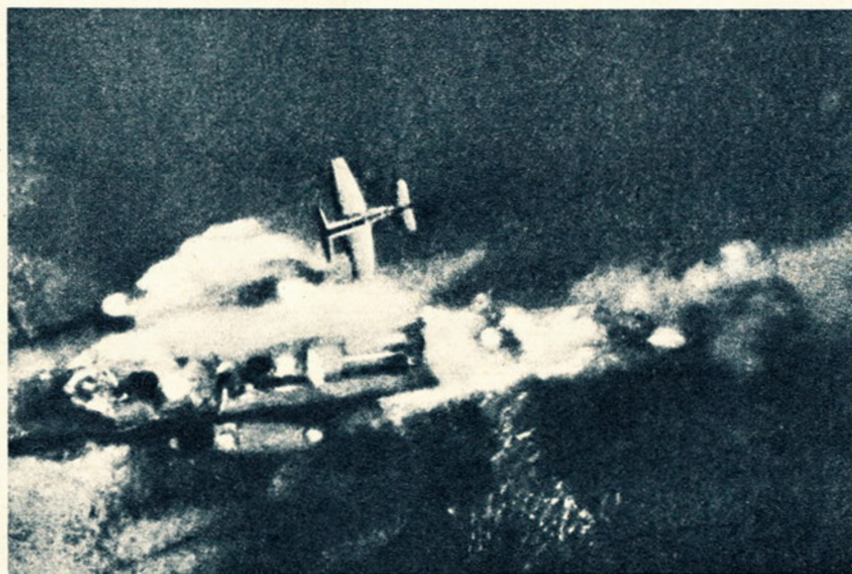
O godzinie 12.40 Amerykanie rozpoczęli atak na zespół japoński. Bomby i pociski rakietowe z „Wildcatów" i „Helldiverów" runęły na pokłady i nadbudówki okrętów nieprzyjaciela. Trzy minuty później zaatakowały torpedami samoloty TBF „Avenger". Nadlatywały one grupami po 20 maszyn. Tuż przed celem rozdzielały się na zespoły po 5 samolotów i wyrzucały torpedy. Silny ogień obrony przeciwlotniczej Japończyków powoduje, że „Avengery" atakują z odległości 800—4000 m. Większość torped mija się z celem. Okręty manewrują na pełnej prędkości, broniąc się unikami i zmasowanym ogniem. Strzela nawet główna artyleria „Yamato" — 9 dział o kalibrze 456 mm.

Po 63 minutach pierwsza grupa uderzeniowa kończy atak, tracąc 4 maszyny. Trzy japońskie niszczyciele zostały zatopione, a w pancernik trafiło 6 torped. "Yamato" stracił szybkość, ale jest dalej zdolny do walki. Jeden ciężko uszkodzony niszczyciel "Fuyotsuki" wycofuje się z pola walki i bierze kurs powrotny. Spokój nie trwa długo. O godzinie czternastej 236 samolotów drugiej grupy rozpoczyna atak, którego głównym celem jest „Yamato". W ciągu 10 minut w giganta trafiają 3 torpedy i kilka bomb. O godzinie 14.17 dziesiąta i ostatnia torpeda trafia w lewą burtę. Pancernik traci prędkość i w sześć minut później wali się na lewą burtę i niknie pod powierzchnią oceanu. Z 2 500 ludzi załogi ratuje się zaledwie 280 marynarzy. Pół godziny przed nim poszedł na dno "Yahagi" i jeden niszczyciel.

Trzy pozostałe niszczyciele, mocna już poszczerbione, bronią się słabym ogniem przed atakującymi samolotami. Pogrom japońskiego zespołu jest zupełny. Z 386 atakujących samolotów Amerykanie stracili tylko 10 maszyn. 20 zostało uszkodzonych. Są to znikome straty w porównaniu z klęską zespołu japońskiego.

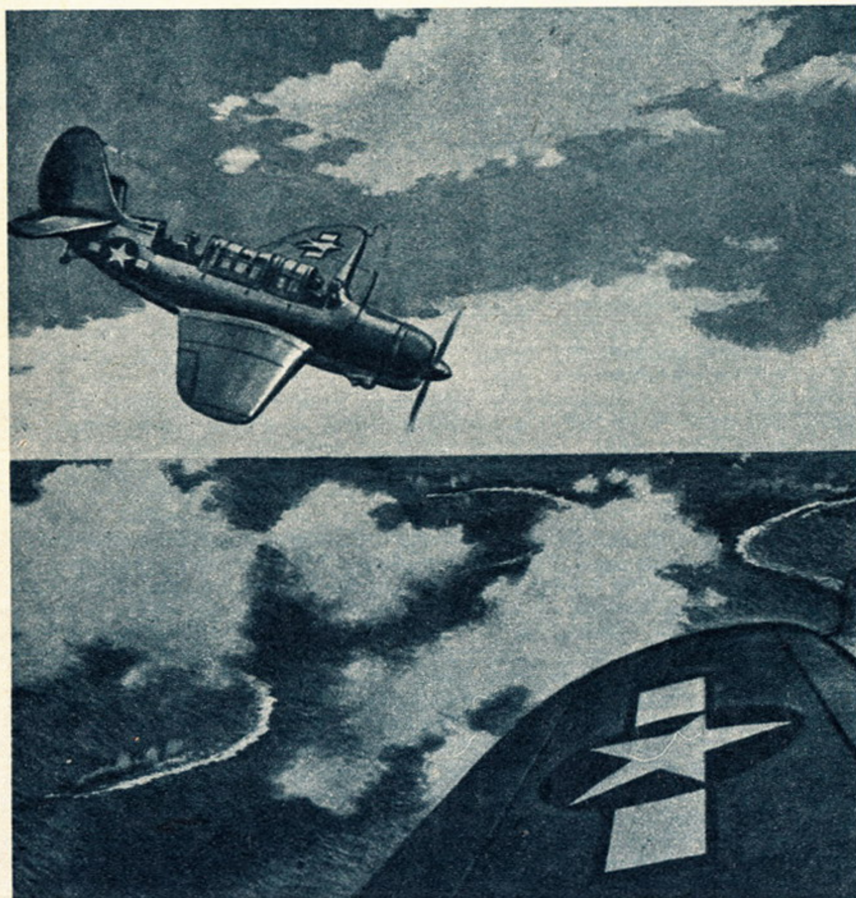
Ostatnia próba działalności potężnej kiedyś floty zakończyła się jej pogromem.

FUG



Curtiss „Helldiver" atakuje japoński niszczyciel.

Dziesiątki samolotów typu „Helldiver" walczyło z okrętami japońskimi.



Amerykanie nad zespołem Mikada.



Opowiadanie dotyczy wydarzeń z pierwszych lat po wyzwoleniu, a ściślej pechowego lotu Witolda Borowskiego, który poleciał do Paryża w zastępstwie Krawczyka. Drugim pilotem jest Polanicki, nie cieszący się sympatią Borowskiego. Po przylocie do Berlina, w rozmowie z Rosiakiem, jednym z członków załogi, Borowski zwierza się ze swych kłopotów rodzinnych. Wieczór w Paryżu spędził ze stewardessą Krystyną. W powrotnym locie do Polski, na półtorej godziny przed Berlinem, Borowski otrzymał wiadomość, że lotnisko w Warszawie jest zamknięte, a lotnisko w Berlinie obowiązują przepisy do lądowania bez widoczności. Wkrótce przestaje działać w Dakocie nadajnik. Sytuacja w powietrzu jest coraz bardziej napięta. Samolot cały czas znajduje się w chmurach. Sygnały radiolatarni kierują maszynę w stronę Lipska. Wkrótce i Lipsk nie przyjmuje samolotów. Ostatecznie Borowski decyduje się przebijać chmury.

MGŁA

KAZIMIERZ SŁAWIŃSKI 3)

SAMOLOT opadał z prędkością jednego metra na sekundę. Wysokościomierz wskazywał 1500 m. Do ziemi było więc jeszcze daleko. Co tam jednak spotkają? Borowski spojrzał na Polanickiego — wyczytał w jego twarzy ironię i pojął, że popełnił zasadniczy błąd. Identyczny błąd jak i przed 9 laty popełnił jego drugi pilot, za który go potępiał. Mało, dyskwalifikował go jako pilota. Czy szuka jakiegoś rozsądnego wyjścia z tej sytuacji? Paliwa ma jeszcze na dwie godziny lotu — tymczasem po pierwszej nieudanej próbie z radiokompasem — pcha się na siłę do ziemi. Do ziemi zakrytej niskimi chmurami. A jeżeli przy wychodzeniu z chmur wyrżnie w górkę lub o wysokie drzewo rozbije samolot i zabije paru pasażerów. Czym będzie się różnił od Polanickiego, który w identyczny sposób rozbił Karasia, zabijając strzelca pokładowego? Co odpowie na pytanie komisji badającej przyczynę wypadku — dlaczego posiadając paliwo na dwie godziny lotu, przebijał chmury właśnie tu?

— Tak — powiedział prawie na głos — muszę szukać lepszej pogody. Ale gdzie? Jasne, że na południu. Niż posuwa się przecież z północy. Na przeszkodzie stoją mu pasma górskie, a więc w Czechosłowacji pogoda powinna być znośniejsza.

— Proszę przerwać opadanie — rozkazał — przejść na wznoszenie i przyjąć kurs południowy.

— Słucham? — zapytał zdziwiony Polanicki.

Powtórzył polecenie, prosząc jednocześnie nawigatora o podanie kursu na Pragę. Mapa była znaczona krzyżykami. Jeden określający położenie samolotu na pół godziny przed awarią radiostacji. To jedno było pewne. Potem drugie położenie prawdopodobne, skąd wzięli kurs na Lipsk, dalej prawdopodobne położenie gdy zawracali z Lipska na Berlin i wreszcie to ostatnie prawdopodobne położenie. Co mógł być wart kurs określony na podstawie takich położeń, bez komunikatu meteorologicznego? Nie było jednak ani możliwości wyboru, ani skontrolowania kursu. Polanicki niezbyt chętnie zastosował się do polecenia kapitana. Wariometr zaczął wskazywać wznoszenie. Szybkość nieco zmniejszyła się.

ADAMCZYK usiłował niezręcznie bawić Irenę rozmową. Nie wychodziło mu to jednak. Popielniczka była zawalona niedopałkami, a obok stało kilka pustych szklanek po kawie. W dalszym ciągu o Dakocie SP-LCE nie było żadnych wiadomości. Żadne berlińskie lotnisko nie miało z nią łączności. Nie nadchodziły również meldunki z terenu.

— Pójdę, coś się dowiem — przerwał milczenie.

Irena została sama. Chciała myślami wrócić do pracy zawodowej. Nic z tego.

W pokoju załóg siedziała tylko dyżurna załoga kpt. Powolnego właściwie nie wiadomo po co.

— Co o tym myślisz? — zapytał Adamczyk.

— Co tu można myśleć? Cudów nie ma.

— A jednak bywają. Pamiętasz jak rok temu siadałeś przymusowo w Częstochowie, już ciebie pochowano, a żyjesz do dziś.

— Istotnie, ale wtedy nie było mgły.

Adamczyk zamyślił się. Przypomniały mu się lata wojny. Oczekiwania na powracające z operacji samoloty. Nigdy nie tracili nadziei do czasu póki maszyna miała paliwo.

— Borowski ma jeszcze paliwa na godzinę lotu.

DAKOTA SP-LCE pracowicie pięła się w górę. Chmury stawały się coraz bardziej gęste i ciemne. Równomierna praca silników wywoływała lekkie drgania kadłuba. Borowski powtarzał sobie w duchu, że musi być opanowany, że nie może pokazać tego, co się w nim dzieje. Szarpały go wątpliwości. A jeżeli wbrew logice nad Czechosłowacją też leży mgła? Co wtedy? Przebijanie niskich chmur nad pagórkowatym terenem jest równie niebezpieczne jak w okręgu przemysłowym. A paliwa będą mieli już bardzo mało. Wysokościomierz wskazywał około 2500 metrów.

— Rosiak, co się dzieje z lewym silnikiem?

— Właśnie go obserwuję od pewnego czasu. Nie wiem dlaczego grzeje się na tej wysokości.

Kapitan wyrównał samolot. Lecieli dalej parę minut w milczeniu. Temperatura jednakże wzrastała. Zdawali sobie sprawę, czym to grozi. Oliwa po przekroczeniu pewnej temperatury może stracić właściwości smarownicze. Stanie się po prostu wodą. Wtedy silnik zatrze się, lub nawet zapali się. Temperatura przekraczała już bardzo groźną granicę 90°. W tej sytuacji „pchanie się" nad górski teren stwarzało dodatkowe niebezpieczeństwo. Borowski wstał z fotela i przeszedł do stolika nawigacyjnego. Kapitan liczył się z możliwością wyłączenia lewego silnika — czy w tym wypadku dociągną do Pragi? Nawigator już wiedział o kaprysach silnika, razem przyglądali się połamanej linii obrazującej ich trasę z Paryża. Borowski poczuł lekkie trącenie w bok. Trącał go Rosiak wskazując głową na drugiego pilota. Kapitan ze swego miejsca widział szyby kabiny załogi, za nimi szare mgliste opary, wodę cieknącą ciurkiem po szybie, pusty lewy fotel i plecy Polanickiego, wykonującego jakiś manewr. Busola obracała się na północ, a wariometr wskazywał opadanie.

— Co pan robi? — krzyknął — jak pan śmie wykonywać manewr bez mojej wiedzy?

Polanicki nie zareagował i nie odezwał się, dalej wykonując zakręt. Borowski zrozumiał wszystko. Polanicki po prostu boi się lotu w chmurach. Nie wierzy przyrządom. Gdy na pokładzie samolotu wszystko grało, a pod ręką miał pierwszego pilota — opanowywał się. Wiedział, że nie jest sam, a przyrządy działają. Gdy zaczął nawalać silnik, a kapitan zostawił go samego, załamał się. Poczuł się osamotniony. Nie wierzył nikomu i niczemu. Borowski rozsiadł się na fotelu. Polanicki kurczowo trzymał stery. Na twarzy malował mu się strach.

— Proszę puścić stery — rozkazał spokojnie kapitan.

— Nie — krzyknął — nie oddam sterów. Ja też jestem pilotem. Ja nie mam zamiaru zabijać się. Lot na południe nie ma sensu.

Szamotanie się z Polanickim było bezcelowe, mogło co najwyżej doprowadzić do wypadku.

— Panie Polanicki, ja też chcę żyć, chce żyć również i reszta załogi i chcą żyć pasażerowie. Jestem kapitanem, zdecydowałem się lecieć na południe i polecę tam. Jeszcze raz wzywam pana do oddania sterów, opuszczenia swego miejsca i przejścia do kabiny nawigatora.

— Nie — ryknął Polanicki — nie oddam sterów. Co pan mi zrobi?

— Co zrobię? A ty pętaku — mruknął. — Rosiak! Weź drążek i wal go w łeb. Aż do skutku. Potem wyciągniemy go do bagażnika. Liczę do pięciu.

Rosiak ujął w dłoń dźwignię mechanizmu podwozia i stanął za fotelem drugiego pilota. Za nim stał nawigator gotów pomagać mechanikowi. Lenciak przyglądał się ciekawie zza ścianki kabiny.

— Raz, dwa — liczył głośno Borowski — trzy...

Polanicki rozejrzał się bezradnie wokoło. Zrozumiał, że reszta załogi jest po stronie kapitana. Jego bunt na nic się nie zdał. Puścił powoli wolant, zdjął nogi z pedałów, wygramolił się z fotela, przeszedł dwa kroki i usiadł ciężko przy stoliku nawigatora.

— Rosiak. Siadaj na prawym fotelu. Proszę zawołać stewardessę, może da coś na uspokojenie nerwów pilota Polanickiego.

Borowski powrócił na poprzedni kurs, starając się nadrobić utraconą wysokość.

— Źle z lewym silnikiem. Dalej się grzeje — zauważył mechanik.

— Wiem. Wyłączymy go i polecimy na jednym silniku. Maszyna nie jest obciążona, damy sobie radę.

Mechanik redukował ciśnienie, wyłączył iskrownik i odciął paliwo, przestawiając skok śmigła. Obróciło się ono jeszcze parę razy i stanęło.

Incydent z drugim pilotem wyczerpał nerwowo Borowskiego.

Polanicki w tym czasie siedział przy stoliku nawigacyjnym, popijając jakiś płyn podany przez stewardessę.

— Krystyno!

— Słucham. — Zbliżyła się do fotela pilota.

— Sytuacja jest poważna. Najpierw „wysiadła" nam radiostacja. Nie możemy więc lądować na ZZ w Berlinie. Obecnie lecimy do Pragi, licząc, że tam będzie znośniejsza pogoda. Teraz dla odmiany „nawala" nam lewy silnik. Musiałem go na pewien czas wyłączyć. Pasażerowie na pewno to zauważą. Powiedz im, że to dla oszczędności paliwa. Więcej nic nie mów. A w ogóle rób dobrą minę do złej gry.

— Dobrze.

Mechanik nieufnie przyglądał się prawemu silnikowi. Co będzie, jeśli jeszcze ten nawali? Silnik jednak nie kaprysił. Powstała nowa groźna sytuacja — gwałtowne oblodzenie. Poszły w ruch urządzenia przeciwoblodzeniowe. Tu i ówdzie gromadziły się na skrzydłach warstwy lodu. Samolot zachowywał się nienormalnie.

— Jeśli oblodzenie potrwa jeszcze 15—20 minut, może być bardzo źle — zauważył Borowski.

Rosiak milczał. Radiooperator wiecznie wsłuchujący się w eter, odłożył swoim zwyczajem słuchawki i powiedział głośno:

— Gdzieś bardzo blisko leci jakiś samolot i rozmawia z Pragą.

Wpatrywali się nerwowo w szarą watę rozciągającą się przed szybami kabiny. Gdzieś w pobliżu leciał samolot. Nie wiadomo na tej samej, czy też innej wysokości. Naprzeciwko nich, czy też z boku. Radiooperator coraz głośniej słyszał sygnały nadawane przez niewidoczną maszynę. Zdawali sobie sprawę, że jej nie zobaczą. Jeżeli nastąpi zderzenie to wszystko potrwa ułamek sekundy i obie płonące maszyny spadną na zakrytą mgłą ziemię.

— Jest coraz bliżej! — Coraz bliżej.

Zapomnieli o oblodzeniu, o nawalonym silniku. w kabinie panowała cisza. Zdawało się, że nawet nie pracuje prawy silnik, że słychać tykanie zegara na tablicy przyrządów pokładowych. Nie mogli określić ile czasu to trwało, minutę, dwie, pięć... Nagle radiooperator zawołał:

— Oddala się. Słyszę go coraz słabiej. A był bardzo blisko. Odetchnęli. Widmo samolotu zniknęło. Oni sami lecieli jednak jak samolot-widmo. Na jednym silniku, bez łączności z coraz bardziej pokrywającymi się lodem płaszczyznami.

— Mam komunikat z Pragi — obwieścił Lenciak — pułap chmur 400 m, widoczność 3—5 km.

— Mijamy pasmo najwyższych szczytów. Możemy schodzić w dół — podał drugą dobrą wiadomość nawigator.

— A co słychać z lewym silnikiem?

— Temperatura spadła do 70°.

— Włącz go i zjeżdżamy na dół.

Borowski odsapnął i otarł pot z czoła. Kryzys mieli za sobą. Teraz tylko szczęśliwie wyjść z chmur. Silnik zaskoczył łagodnie i sprawnie. Kapitan przeregulował stery, zmniejszył ciśnienie obu silników i nieznacznie skierował nos samolotu do ziemi. Wskazówka wysokościomierza pokazywała kolejno 2000 — 1900 — 1800 m. Ociepliło się. Lód kawałami odpadał ze skrzydeł. Stery reagowały normalnie.

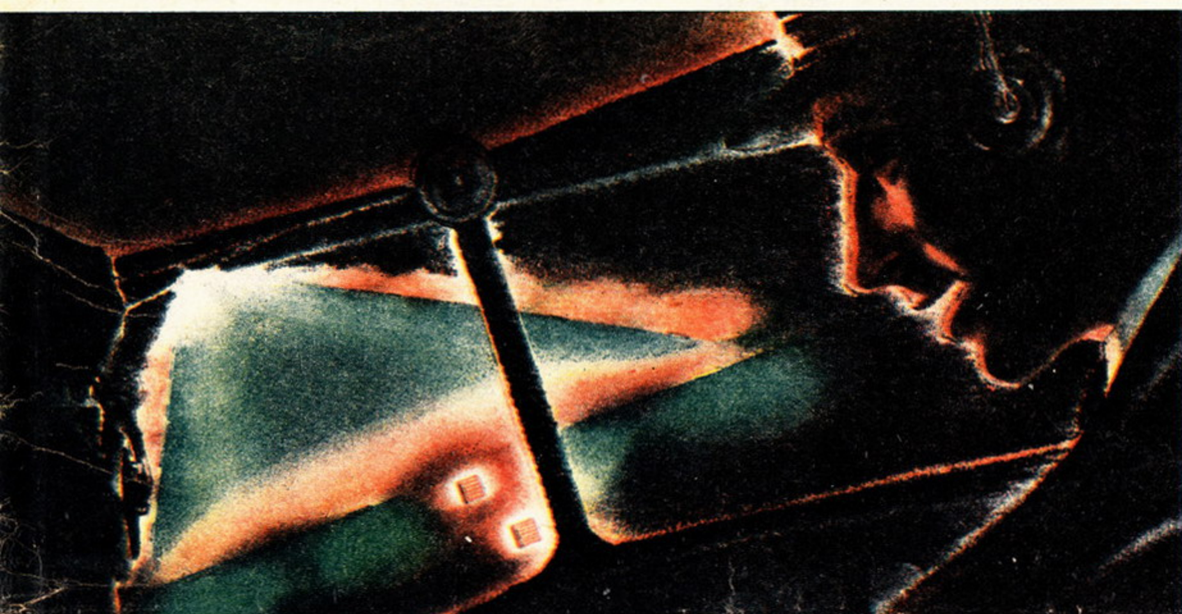
Borowski odczuwał wyraźnie zmęczenie. Od wejścia w chmury jeszcze gdzieś nad zachodnimi Niemcami minęło ponad 5 godzin. Parę godzin lotu na ślepo, przy napiętej do maksimum uwadze. Teraz przyszło pewne odprężenie. Jednakże jego zdolność reakcji była mocno osłabiona. Wskazówki przyrządów drgały, wzrok męt-

niał. Nie chciał jednak korzystać z pomocy drugiego pilota. Siedział on w kącie kabiny nawigacyjnej, bezmyślnie zapatrzony w sufit. Stewardessa nie miała już niestety kawy. Zamiast tego podała kapitanowi jakąś pastylkę. Połknął ją nie bardzo wierząc w skutek. Samolot w dalszym ciągu wytracał wysokość. Ziemia wyłoni się na małej wysokości. Ale na jakiej? Może ukazać się nagle tuż pod kadłubem pędzącego samolotu w postaci gwałtownie pnącego się zbocza.

Załogę zaczęło ogarniać lekkie zdenerwowanie. Na dodatek wpadli w deszczowe chmury. Woda zalewała szyby i bębniła po metalowym kadłubie. Lewy silnik pracował wprawdzie normalnie, ale temperatura jego trzymała się w granicach 90°. Zeszli na 600 m. W kabinie zrobiło się ciemno. Borowski odsunął boczne okienko. Wionęło chłodnym wilgotnym powietrzem. Wicher szalał po kabinie. Zdawało się, że silniki pracują nierównomiernie. Było to jednak złudzenie. W zbiornikach pozostało paliwa na godzinę lotu.

— Rosiak — odezwał się do mechanika — trzymaj ręce na dźwigniach, w razie — pełne obroty.

Wpatrywali się przed siebie. Pilot prowadził raczej na wyczucie, niż na przyrządy. Nagle



z boku w dole mignęła szara plama. Pilot rozpoznał czubki drzew. Po chwili znów mignęło, tym razem znacznie niżej. Przelecieli więc nad granią. A pod sobą mieli opadające zbocze. Oddał silnie wolant. Chmury zostały nad samolotem. Przed sobą mieli dolinę. Przyrządy pokładowe były już zbędne. Pilot zdawał sobie sprawę z jego położenia w przestrzeni. Ustało męczące od pięciu godzin poczucie bezruchu. Kapitan podsunął samolot, położył go w zakręt i naprowadził nad środek doliny. Lecieli nad fantazyjnie wijącą się górską rzeką z biegnącą wzdłuż niej szosą.

— No to już jakbyśmy byli na ziemi — głośno zauważył Borowski.

— Wyszliśmy na zachód od Pragi. Zmniejsz kurs o 20°. Za 15 minut będziemy w Pradze.

— Jeżeli dolecimy, lewy silnik znów się grzeje.

Borowski machnął ręką.

— Zmniejsz nieco ciśnienie i zredukuj obroty — poradził kapitan mechanikowi. — Byle wytrzymał jeszcze — 5—10 minut.

Niestety nie wytrzymał. Po minucie wyrzucił oliwę. Czarna maź płynęła szerokim strumieniem po białej płaszczyźnie skrzydła. Silnik należało natychmiast wyłączyć, groziło to bowiem zapaleniem się. Lotnisko było już widoczne. Trzeba było jednak podejść do niego od południa, nakładając drogi. Samolot wlókł się powoli ze zwisem na lewe skrzydło. Lecieli nad przedmieściem Pragi — Rużyną, dotykającym do szarego prostokąta lotniska, przeciętego drogą startową.

— Czesi dopytują się, dlaczego bez zezwolenia weszliśmy w strefę przylotniskową — meldował radiooperator.

— Dawaj podwozie — rozkazał kapitan.

Wysunęły się koła. Polski samolot na granicznej szybkości ciągnął nad domami Rużyny. Do początku drogi startowej było nie więcej jak półtora kilometra. Właśnie wchodził na nią jakiś samolot, szykując się do startu.

— Czesi sobaczą na nas coraz bardziej.

— Nic na to nie poradzę. Jeżeli facet nie ucieknie, siadamy na trawie, obok drogi. Nie mogę ryzykować kręgu na jednym silniku.

Czesi pojęli jednak, że coś musi być niedobrze z samolotem pchającym się na siłę do lądowania i dali rozkaz, maszynie szykującej się do startu, szybkiego opuszczenia drogi startowej. Zawinęła ogonem i przekołowała na pole. Pas był wolny. Pilot oddał wolant i zredukował nieco ciśnienie. Poczuł jednak, że maszyna przepada. Ponownie zwiększył ciśnienie i dociągnął do skraju drogi. Po chwili dotknęli kołami betonowej nawierzchni.

UWAGA. Uwaga... — zachrypiało w głośniku — polski samolot lecący z Paryża przez Berlin do Warszawy...

Irena przetrzymała papieros w palcach. Coś ją ścisnęło, starała się tego nie pokazać.

— Wskutek ciężkich warunków atmosferycznych...

Uciskanie stało się coraz mocniejsze. Adamczyk spoglądał w stronę kabiny z głośnikiem.

— lądował w Pradze. Uwaga, uwaga — powtarzał spiker.

Irena odłożyła papieros. Uśmiechnęła się w stronę Adamczyka.

— Miał pan rację.

— Słucham. Ja miałem rację? Nie rozumiem.

— Pan przecież twierdził, że nic złego nie mogło się stać, że Witek nie zrobi żadnego głupstwa.

— Ach, tak, tak — plątał się Adamczyk — tylko nie bardzo rozumiem dlaczego poleciał do Pragi.

— To na razie mało ważne. Dziękuję panu. Pan mnie przez cały czas podtrzymywał na duchu.

— Ja? Ja, panią?

— No tak. Panie Jurku, pan taki zmieszany, jakby pan żałował, że Witek nie rozbił się — zażartowała, usiłując nadać wesoły ton swojemu głosowi.

Pomyślała, że musi wrócić do pracowni. Witek na pewno dziś do Warszawy nie przyleci. Nie ma po co przesiadywać na lotnisku. Wstała od stolika i poprawiła płaszcz.

— Bardzo panu dziękuję — wyciągnęła w stronę Adamczyka rękę.

PASAŻEROWIE nie zdawali sobie sprawy z opałów w jakich znajdowała się ich Dakota. Lądowanie w Pradze potraktowali jako turystyczną przygodę i niespodziewaną okazję do zwiedzenia stolicy Czechosłowacji. Jedynie tylko Amerykanin głośno wyrażał swe niezadowolenie, twierdząc, że spieszy mu się do Warszawy i gdyby wiedział, że się tak spóźni, poleciałby wczoraj angielskim samolotem i byłby już na miejscu. Stary generał po raz dziesiąty opowiadał o swojej ostatniej wrześniowej bitwie, a dzieciaki reemigrantów zasypywały stewardessę pytaniami na temat Polski. Czesi obiecali doprowadzić Dakotę do porządku w ciągu 24 godzin, jeżeli więc dopisze pogoda po południu będą mogli startować. Wieczorem wracając do pokoju hotelowego Borowski spotkał w hallu Polanickiego.

— Mam do pana prośbę kapitanie.

Od incydentu na pokładzie Dakoty nie rozmawiali jeszcze. Borowski zastanawiał się, czy całą tę sprawę puścić w niepamięć, czy też zameldować szefowi personelu latającego. Naturalnie w tym wypadku groziło Polanickiemu przeniesienie na ziemię.

— Słucham? — odpowiedział.

— Mam do pana dwie prośby. Pierwszą, aby cała ta głupia i nieprzyjemna dla mnie sprawa pozostała w załodze. A druga... to chciałbym przejść do pana załogi. Adamczyk niebawem ma zostać pierwszym pilotem, będzie więc u pana miejsce.

Borowski popatrzył badawczo na Polanickiego.

„Dlaczego ja właściwie czuję do niego antypatię? — zastanowił się. — Dlatego, że kiedyś przed laty popełnił błąd, rozbił samolot i zabił strzelca? Któż jednak w życiu nie popełnia błędów? Dziś on też omal że nie popełnił identycznego błędu. Dlaczego powziął decyzję przebijania chmur na ślepo, posiadając paliwo i możliwość dalszego lotu. Czym się różnił właściwie od Polanickiego? Dlaczego przed laty tak ostro go potępił? Toż Polanicki był wówczas młodym pilotem. Prosto po szkole. Bez praktyki. A może czuł do niego antypatię z racji wuja — przed wojną wpływowego i zasłużonego legionisty? Pewnie, że życie jego i Polanickiego układało się inaczej. Borowski pochodził z chłopskiej rodziny spod Wilna. Miał trudności z przyjęciem do lotnictwa i podchorążówki, Polanickiemu życie toczyło się gładko. Obecnie to się jednak zmieniło. Rodzinne koneksje z wujem ekslegionistą raczej skomplikowały życiową karierę Polanickiego. Nie, to wszystko nie miało sensu. Ostatecznie Polanicki jest zupełnie miłym człowiekiem, lata zupełnie nieźle. A że się dziś załamał? Borowski miał wrażenie, że dzisiejszy incydent miał dla niego zasadnicze znaczenie. Jeżeli prosi o przeniesienie do jego załogi na miejsce Adamczyka, to znaczy, że chce latać, że nabrał zaufania do przyrządów pokładowych, że przekonał się, że z każdej pozornie beznadziejnej sytuacji, jest wyjście, jeżeli zachowa się spokój i nie da się ponieść nerwom".

Przez hall przechodził właśnie Lenciak z Rosiakiem. Wracali z kolacji w hotelowej restauracji.

— Chodźmy stąd — zaproponował Borowski.

Przeszli do coctail baru.

— Proszę dwie wódki — zamówił kapitan. — Dobrze, cała sprawa zostanie między nami. A jak Adamczyk przejdzie na pierwszego pilota, poproszę, aby na jego miejsce szef przydzielił pana. Nie lubię jednak z drugim pilotem być na oficjalnej stopie. Wypijmy na ty. Znamy się przecież tyle lat.

Barman ustawił dwa kieliszki wódki. Trącili się.

PIĄTEGO dnia swej odysei Borowski wystartował do ostatniego odcinka Praga — Warszawa. Niż rozszedł się. Spoza postrzępionych chmur świeciło słońce. Dakota szybko wdrapała się na wysokość 2000 m, kierując się w stronę Warszawy. W kabinie załogi panował pogodny nastrój.

Szybko minęli Wrocław, Łódź. Radiooperator rozmawiał z Okęciem. Lecąc wzdłuż toru zeszli na 300 m. Minęli Skierniewice, Żyrardów, Pruszków. Pilot począł podchodzić do lądowania. Mechanik wypuścił podwozie i klapy. Po wylądowaniu podkołował pod dworzec. Kapitan ustawił samolot i wyłączył silnik.

Po krótkiej odprawie załoga przeszła do kierownictwa ruchu. Zaczęły padać normalne w takim wypadku pytania: Jak to było?

— A słyszałeś o Angliku? — zapytał w pewnym momencie Powolny.

— Nie.

— Za tobą z Londynu do Warszawy leciał Anglik. Odesłali go do Berlina. Pewnie nie bardzo umiał siadać na ZZ i na siłę przebijał chmury pod Gatow. Wmeldował się w wieżę i koniec.

— Niepotrzebnie ryzykował — zauważył Borowski.

Zapiął płaszcz i powoli korytarzem ruszył w stronę poczekalni, gdzie rodzina witała małżeństwo wracające do kraju.

— Witku! — usłyszał Borowski.

Przy kiosku z gazetami stała Irena.

— Ty?

— Tak! Zasiedziałam się u Haliny i przenocowałam u niej. Gdy po południu wróciłam zauważyłam, że nie zjadłeś śniadania. Zaniepokoiłam się, dlaczego nic nie jadłeś?

— Zapomniałem! — potarł dłonią po czole.

— Zupełnie zapomniałem.

Roześmiał się i pocałował delikatnie Irenę.

— A jaki miałeś lot?

— A taki sobie.

Ujął Irenę pod rękę i skierował się w stronę wyjścia.

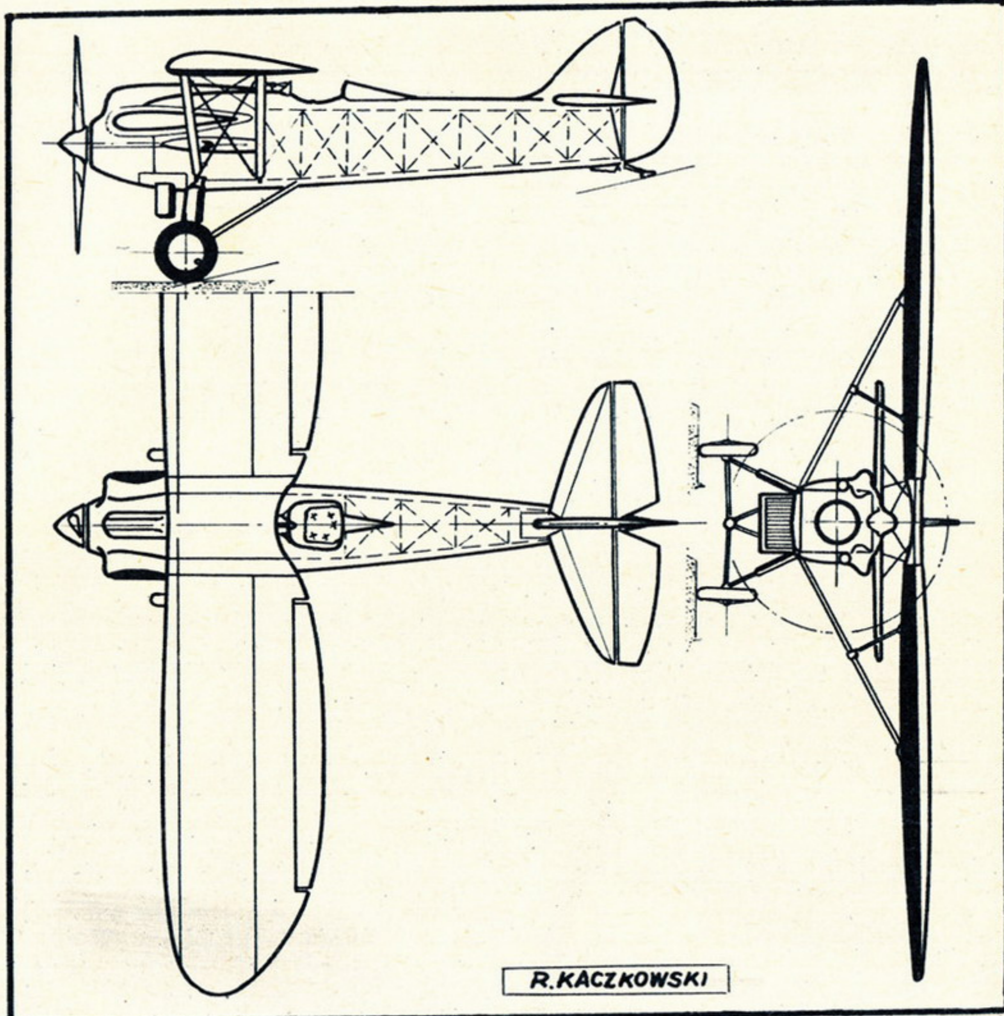
Przed podjazdem przechadzał się Amerykanin.

— Spóźniłem się do Warszawy o 24 godziny. Gdybym wiedział poleciałbym angielskim samolotem. Trzeba mieć pecha.

— Ma pan wyjątkowe szczęście — odpowiedział pracownik ambasady USA. — Angielski samolot rozbił się wczoraj pod Berlinem i wszyscy pasażerowie zginęli.

KONIEC

DOŚWIADCZALNY SAMOLOT MYŚLIWSKI PWS-10M1



DOŚWIADCZALNY myśliwiec PWS-10M1, zbudowany na bazie seryjnego samolotu PWS-10, konstrukcji inż. A. Grzędzielskiego z Podlaskiej Wytwórni Samolotów, rozpocząć miał nową serię produkcyjną po zaniechaniu budowy PWS-10.

W związku jednak z przekazaniem w latach 1932—1933 przez wytwórnię PZL jednostkom myśliwskim nowocześniejszych PZL P-7, samolot PWS-10M1 nie wszedł do produkcji seryjnej. Wykonano jedynie kilka egzemplarzy, które eksploatowano w ramach prób w PWS, w IBTL oraz w jednostkach wojskowych.

Opis seryjnych PWS-10 podany był w „SP" Nr 40 z 1959 r.

W odróżnieniu od seryjnych egzemplarzy, PWS-10M1 miał zmieniony układ podwozia, które zamocowane było pod innym kątem. Samolot ten posiadał zmieniony nieco obrys usterzenia poziomego i pionowego. Przez wnikliwe dopracowanie konstrukcji obniżono ciężar płatowca. Dopracowano także układ chłodzenia silnika, zmieniając system instalacji cieczy i oleju. Zmieniono chłodnicę cieczy, która w seryjnych PWS-10 była wielokrotnie przyczyną przegrzewania się silników. PWS-10M1, mimo że nie wszedł do służby w jednostkach, zyskał pozytywną ocenę IBTL i pilotów wojskowych w przeciwieństwie do PWS-10, o którym opinia mówiła, jako o „samolocie niedopracowanym" i raczej nieudanym.

W lotach próbnych IBTL samolot PWS-10M1 badany był między innymi z silnikiem Wright „Whirlwind" o mocy 220 KM. W tym przypadku ciężar własny samolotu wynosił 955 kG, a ciężar w locie 1350 kG. Ze względu jednak na niskie osiągi odrzucono myśl zastosowania tego typu silnika.

Standardowym napędem PWS-10M1 był rzędowy, w układzie „V", chłodzony cieczą silnik produkcji czechosłowackiej Skoda-Lorraine-Dietrich o mocy 450 KM oraz drewniane dwułopatowe śmigło „Szomański" produkcji krajowej.

RYSZARD KACZKOWSKI



Samolot myśliwski PWS-10M1

Zdjęcia ze zbiorów autora



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	10,50 m
Długość	—	7,70 m
Wysokość	—	2,90 m
Powierzchnia nośna	—	18,25 m²
Powierzchnia usterzenia poziomego	—	2,40 m²
Powierzchnia usterzenia pionowego	—	1,70 m²
Ciężar własny	—	1079,5 kG
Ciężar użyteczny	—	381,5 kG
Ciężar w locie	—	1461 kG
Obciążenie powierzchni	—	81,2 kG/m²
Obciążenie mocy	—	3,25 kG/KM
Prędkość maksymalna	—	260 km/h
Prędkość lądowania	—	80 km/h
Pułap	—	6425 m
Czas wznoszenia na pułap 3000 m	—	6 min 20 sek
Czas wznoszenia na pułap 6000 m	—	22 min 30 sek



SZYBOWNICY CZEKAJĄ

Ryszard Woźniak — Katowice, Henryk Papierkowski — Gdynia, Wojciech Górny — Szlichtanów, woj. szczecińskie, Ryszard Tokarski — Królewska Wola, woj. kieleckie, Stanisław Bławdziński — Skrzydlna Góra, woj. krakowskie i Bolesław Kochanowski — Włocławek, woj. bydgoskie to piloci szybowcowi, którzy w swych listach do naszej Redakcji proszą m.in. o następujące informacje: 1. gdzie można nabyć konieczną do przelotów szybowcowych lotniczą mapę Polski w skali 1:500 000; 2. czy istnieje możliwość zdobycia podręcznika lub podręczników, z których średniozaawansowany pilot szybowcowy może czerpać i pogłębiać swą teoretyczną wiedzę tak przecież konieczną w lataniu. Istniejący podstawowy podręcznik w tej dziedzinie „Nauka pilotażu szybowcowego" J. Adamka i A. Glassa nie zaspokaja już wszystkich potrzeb.

Poruszone tu przez naszych Czytelników sprawy są, jak wiadomo, bolączką wielu pilotów szybowcowych, szczególnie tych, którzy zaczynają lub latają wyczynowo.

Lotniczych map przelotowych nie ma w sprzedaży. Pilotom dostarczyć je może tylko macierzysty aeroklub i to w zasadzie tylko na okres wykonywania danego zadania lotniczego. Jeśli natomiast chodzi o podręczniki dla szybowników, to rzeczywiście w tej chwili odczuwa się ich niemal zupełny brak. Stare wydania, często jeszcze z czasów istnienia Ligi Lotniczej, są już dawno wyczerpane, a ponadto niektóre z nich nie odpowiadają już wymogom współczesnej wiedzy o wyczynowym lataniu szybowcowym.

Lukę tę ma wypełnić, zapowiadana już od dawna przez Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, zbiorowa praca pt. **„Podręcznik pilota szybowcowego"**. Treść tego około 450 stronicowego podręcznika ma obejmować wszystkie dziedziny teorii i praktyki szybowcowej, których znajomość jest konieczna podczas pełnego cyklu wyszkolenia pilota wyczynowego, poczynając od nauki pilotażu, a kończąc na lotach rekordowych. W celu poinformowania czytelnika o literaturze specjalistycznej każdy rozdział podręcznika ma być zaopatrzony w bibliografię zawierającą wykaz aktualnych wydawnictw, które będą mogły rozszerzyć i pogłębić wiadomości zaczerpnięte z podręcznika.

Niestety, do tej pory mimo że czekają na nie setki a może i tysiące szybowników i czytelników, to niewątpliwie pożyteczne i oczekiwane od dawna wydawnictwo nie „splamiło" jeszcze księgarskich półek.

LIST Z CZECHOSŁOWACJI

Otrzymaliśmy list od czechosłowackiego modelarza. Oto jego treść: „Mam 13 lat. Chciałbym nawiązać korespondencję z modelarzami polskimi w wieku 13—14 lat oraz wymieniać z nimi czechosłowackie czasopismo „Letecky modelar" („Modelarz lotniczy") za polskiego „Modelarza". Mam nadzieję, że ogłosicie mój list na łamach „Skrzydlatej Polski", za co Wam już teraz serdecznie dziękuję. Mój adres: **Jaroslav Matatko, Kostelec n/Lab. c 403, CSSR."**

UZUPEŁNIAMY ROCZNIKI „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Czesław Szypulewski — Olszynka, p-ta Nowinka, pow. Augustów, woj. białostockie ma do odstąpienia następujące numery „Skrzydlatej Polski": z roku 1957 — nr nr 22, 30, 32, 36, 37; z 1958 — 4, 7, 8, 10, 12 18, 19, 23, 25, 26, 27, 29, 31,, 32, 33, 34, 35, 36, 41, 42, 47, 48. Zainteresowanych odsyłamy bezpośrednio pod wskazany adres.

ZA ZALICZENIEM POCZTOWYM

Krzysztof Kraszewski — Iława Żagańska, woj. zielonogórskie, Wacław Zieliński — Barszczewo, woj. poznańskie, Adam Zawilec — Żabno Wielkie, woj. lubelskie.

Pytacie się, gdzie można kupić narzędzia, materiały modelarskie, zestawy modeli wraz z planami oraz inne akcesoria modelarskie niezbędne w pracy każdego modelarza.

Większość materiałów modelarskich otrzymać można w Centralnej Składnicy Harcerskiej — Warszawa ul. Marszałkowska 82. Prowadzona jest tam również sprzedaż wysyłkowa. Radzimy więc napisać pod wskazany adres z prośbą o przesłanie Wam cennika lub katalogu sprzedawanych materiałów.



MISES R-1

HISTORIA tego samolotu jest stosunkowo mało znana. R-1 był pierwszym dwusilnikowym samolotem bombardującym, zbudowanym w ówczesnej monarchii Austro-Węgierskiej. Konstruktorem jego był znany teoretyk lotnictwa i aerodynamik Richard von Mises. Zamówienie na projekt i budowę samolotu otrzymał Mises w r. 1915. Władze postawiły mu do dyspozycji znaczne środki finansowe oraz produkcyjne w postaci austriackiego oddziału wytwórni Aviatik w Eszlingu. Już w pół roku później, w 1916, pierwszy prototyp samolotu R-1 został oblatany przez pilota Sattlera.. Wkrótce potem samolot uległ ciężkiej awarii. Oblatany znowu potem ulepszony drugi prototyp został w 1917 r. przekazany austriackim władzom wojskowym. Do produkcji seryjnej samolotu nigdy nie doszło.

Mises R-1 był dwusilnikowym dwupłatem konstrukcji drewnianej. Płaty trójdzielne o lekkim skosie usztywnione były kilkoma parami rozpórek i cięgnami. Pokrycie skrzydeł płócienne. Kadłub o przekroju prostokątnym zawieszony był pomiędzy płatem. W dziobie kadłuba mieściło się stanowisko strzeleckie z karabinem maszynowym Schwarzlose umieszczonym na obrotnicy. Podobne stanowisko mieściło się również za płatem. Pod krawędzią natarcia płata mieściła się odkryta dwumiejscowa kabina pilotów wyposażona w dwuster.

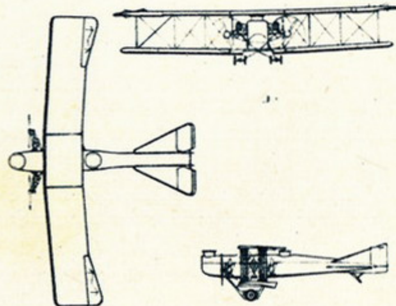
Usterzenie kierunku składało się z dwóch trójkątnych stateczników pionowych umieszczonych po bokach szerokiego kadłuba oraz z dwóch sterów kierunku. Również ster wysokości był podwójny natomiast trójkątny statecznik poziomy — pojedynczy.

Podwozie stałe składało się z dwóch dwukołowych zespołów umieszczonych pod płatem i płozy ogonowej. Do napędu samolotu służyły dwa silniki o mocy 300 KM każdy firmy Daimler, których konstruktorem był inż. Ferdynand Porsche. Silniki zabudowane były w kadłubie przed i za kabiną pilotów i napędzały każdy po 2 dwułopatowe śmigła osadzone na kątowych wysięgnikach po bokach kadłuba.

Samolot mógł mieścić 350—500 kG bomb na wyrzutnikach pod stanowiskiem strzeleckim.

Dane techniczne

Rozpiętość — 22,6 m, długość — 15,4 m, powierzchnia nośna — 118 m², ciężar własny — 3 008 kG, ciężar całkowity — 4 720 kG, prędkość maksymalna — 150 km/h, wznoszenie na 1 000 m — 7 min. 40 sek., pułap — 2 500 m, zasięg — 600 km.







Jerzy Domański

LOTNICZE SILNIKI PRZYSZŁOŚCI
Wydawnictwo MON, Biblioteka Popularna Wiedzy Technicznej, Warszawa 1961, str. 181, cena 8 zł.

Stały postęp w rozwoju silników przyczynił się nie tylko do osiągania dużych prędkości przez współczesne samoloty, lecz również umożliwił lot statków kosmicznych. Obecnie w samolotach i w pociskach rakietowych używane są różnorodne silniki odrzutowe o różnych osiągach. Duże tempo w rozwoju silników oraz brak przystępnej literatury utrudnia niejednokrotnie przeciętnemu czytelnikowi zorientowanie się w całokształcie tych zagadnień.

Lukę tę, w pewnym stopniu, wypełni omawiana książka. Autor w bardzo przystępnej formie zapoznaje czytelnika z zasadą działania napędu odrzutowego, rodzajami współczesnych silników odrzutowych i kierunkach rozwojowych w budowie silników. Na szczególne wyróżnienie zasługuje podrozdział „Jak powstaje współczesny silnik odrzutowy". Zawiera on bowiem materiały mało publikowane w naszych wydawnictwach fachowych.

Ostatnie dwa rozdziały poświęcone są silnikom lotniczym najbliższej przyszłości oraz napędom lotniczym w erze podróży międzyplanetarnych. W tej części książki autor popełnił nieścisłości, gdyż zaliczył silniki strumieniowe i rakietowe do „silników lotniczych najbliższej przyszłości". Jest to niesłuszne. Silniki rakietowe stanowią bowiem poważny procent napędów statków latających, a silniki strustawia się sprawa ze słowem ne, co prawda w nieco mniejszym zakresie. W związku z tym można postawić zarzut do tytułu książki, który sugeruje czytelnikowi, że znajdzie materiały traktujące tylko o lotniczych silnikach przyszłości. Podobnie zresztą przedstawia się sprawa ze słowem wstępnym, gdzie czytamy: „Książka odpowiada na pytanie: jak są zbudowane i jak działają silniki lotnicze, które znajdą powszechne zastosowanie w najbliższej przyszłości"... W treści książki brak jest potwierdzenia do tych zapowiedzi, z wyjątkiem ostatniego rozdziału.

Niemniej jednak czytelnicy interesujący się współczesnymi napędami odrzutowymi powinni ją przeczytać. Całość bogato ilustrowana.

OKŁADKA mało ciekawa.

(K)

BIBLIOTEKA POPULARNA WIEDZY TECHNICZNEJ
JERZY DOMAŃSKI
LOTNICZE SILNIKI PRZYSZŁOŚCI
WYDAWNICTWO MINISTERSTWA OBRONY NARODOWEJ

★

Andrzej Marks
LECIMY W KOSMOS
Instytut Wydawniczy „Nasza Księgarnia", Warszawa 1962, nakład 20 000 + 260, str. 36, cena 10 zł.

Wśród dużej ilości astronautycznych wydawnictw popularnonaukowych wyróżnia się niezwykłą zwięzłością i przystępnym wyjaśnieniem elementarnych zagadnień związanych z lotami kosmicznymi książeczka Andrzeja Marksa. Nie każdy chce, czy ma czas zagłębiać się w skomplikowane zagadnienia lotów międzyplanetarnych. Nie sposób jednak wyobrazić sobie człowieka nowoczesnego, który nie chciałby chociaż w najbardziej zasadniczym zarysie zapoznać się z problemem, który pasjonuje obecnie cały świat. Dla takich właśnie przeznaczone jest wydawnictwo typu obrazkowego „Lecimy w Kosmos". Napisane bardzo przystępnie, z licznymi barwnymi rysunkami autora, spełni z powodzeniem swe przeznaczenie — da na niewielu kartkach podstawowe wiadomości o locie w Kosmos.

Okładka i karta tytułowa projektu Mateusza Gawrysia.

J. KOWNACKI





WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

PODPISANO DO DRUKU 25.V.1962 R. Zam. 3531/C H-38



Z TEKI JANUSZA GRABIAŃSKIEGO: Przy „Foce"